TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 czerwca 1938 r. | NR 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Możliwości eksportu mebli

(referat wygłoszony na zjeździe okręgowym Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu z okazji otwarcia Pierwszych Targów Meblowych w Nowem n.W.)

OD REDAKCJI.

W okresie od 26 VI — 10 VII br. odbywają się w Nowem n. Wisłą pierwsze na Pomorzu „Targi Meblarskie". Nowe jak wiadomo jest poważnym ośrodkiem przemysłu i rzemiosła meblarskiego, mającym długoletnią tradycję poza sobą. Przemysł i rzemiosło meblarskie w Nowem zasługuje przeto na uwagę zarówno na ich gospodarcze znaczenie, jak i możliwości eksportowe, dotąd słabo wykorzystane. Sprawie przemysłu meblarskiego w Nowem poświęcimy specjalny artykuł. Obecnie uważamy za wskazane umieścić tekst referatu p. J. Kwaśniewskiego wygłoszonego na Zjeździe Okręgowym Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu, który przedstawił zagadnienie eksportu mebli na rynki zagraniczne, podchodząc do tego zagadnienia z punktu widzenia fachowego i wskazań praktycznych.

Przemysł meblowy w Polsce należy do przemysłu o wielkich możliwościach chociażby już dlatego, że posiadamy w Polsce wszystkie potrzebne surowce do produkcji mebli, biorąc oczywiście pod uwagę drzewo i forniery krajowe, oraz dzielnych rękodzielników i architektów, dotychczas nienależycie wyeksploatowanych. Niema mebli, czy to z drzew krajowych, czy też zagranicznych, którychby nasz rękodzielnik samodzielny, czy też zatrudniony w fabrykach nie mógł wykonać i niema piękniejszych form i proporcji w modelach niż zaprojektowane przez naszych architektów meblowych. Brak mu tylko dobrej organizacji, zwalczającej również niesolidną konkurencję oraz organizującej rynki zbytu w kraju i za granicą.

Na polu organizacji zbytu z powodzeniem pracowaćby mogła tak silna organizacja, jak Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Związek ten objąćby mógł organizację zbytu wyrobów stolarskich przede wszystkim na Pomorzu, a potem w całej Polsce, mając oczywiście na uwadze tylko polskich rękodzielników i polskie fabryki mebli względnie wyrobów stolarskich. W innych przecież krajach są zrzeszeni kupcy, zajmujący się z wielkim powodzeniem jedynie i wyłącznie sprzedażą wyrobów stolarskich.

Modele i rysunki są jedynie ich podręcznikami do zawierania umów i składania ofert. Kupiec taki należy obowiązkowo do korporacji kupieckiej, albowiem poważni hurtownicy nie kupują nic u kupców niezrzeszonych.

Potrzebny kapitał do eksportu mebli względnie wyrobów stolarskich również nie odgrywa zasadniczej roli. Większy warsztat rękodzielniczy i produkujące fabryki mebli niejednokrotnie mają na składzie gotowe meble w wartości nieproporcjonalnie wysokiej w stosunku do ich rocznego obrotu, zatem kapitał obrotowy jest inwestowany w składach gotowych mebli bezprocentowo. Niejednokrotnie meble te czekać muszą kilka i kilkanaście miesięcy na kupca. Częściowe zmniejszenie składów oraz uzyskanie krótkoterminowych specjalnych kredytów eksportowych dałoby już pewien zaczątek kapitału do produkcji eksportowej. Jednak właściwym i niezaprzeczonym

kapitałem eksportera jest doświadczenie kupca, jego rzutkość i energia.

Poza tym eksport wyrobów stolarskich zmniejszy bezrobocie, poprawi byt zatrudnionych pracowników przy produkcji eksportowej wyrobów stolarskich, zwiększony eksport zwiększa obroty producenta, powiększa zapas dewiz bez koniecznych rekompensat i przyczynia się bodaj w części do poprawy bilansu handlowego. Eksport wyrobów stolarskich jest nakazem chwili i dodatnim objawem państwowo-twórczym.

Chodziłoby teraz o to, czy meble można eksportować i dokąd, czy jest za granicą zapotrzebowanie na meble względnie inne wyroby stolarskie. Twierdzę, że tak. Meble i inne wyroby stolarskie można eksportować w wielkich ilościach do Wielkiej Brytanii, Południowej Afryki, Egiptu, Sudanu i Palestyny. — Niewątpliwie otworzy się również rynek w Hiszpanii. Wprawdzie Hiszpania przede wszystkim zakupy czynić będzie we Włoszech lub Niemczech. Z tymi krajami, importującymi surowce z zagranicy, polski przemysł wyrobów stolarskich w oparciu o własne tańsze surowce i mniejsze koszty produkcyjne, powinien z powodzeniem konkurować na rynkach świat., mimo braku takich, jak w Niemczech świetnie mechanicznie urządzonych warsztatów i fabryk wyrobów stolarskich. Twierdzenie co do zbytu wyrobów stolarskich na rynkach zagranicznych opieram na własnych doświadczeniach. Dla przykładu kilka faktów.

Podczas mojej bytności w Anglii dowiedziałem się w Generalnym Konsulacie RP. w Londynie, że jedna firma angielska zamówiła sypialnie w poznańskiej firmie. Firmie poznańskiej wysłano całą gotową sypialnię do Poznania na wzór, opłacając koszty transportowe do Gdyni. Londyńska firma chciała zamówić 15 sypialń tygodniowo, czyli 60 miesięcznie przez próbny okres 3 miesięcy, czyli efektywnie deklarowała się na zakup 180 sypialń. Poznańska firma po otrzymaniu modelu w oryginalnej wielkości nie reagowała już więcej. Minęło kilka miesięcy, a londyńska firma nie otrzymała ani nowowyprodukowanych sypialń, ani też wzoru z powrotem. — Wskutek tego też ta firma angielska straciła zupełnie zaufanie do eksporterów polskich i prawdopodobnie nie da się już nakłonić do nawiązania stosunków handlowych z polskimi eksporterami. Ale to jest na szczęście tylko jedna firma angielska, a takich dużych firm jest tam jeszcze wiele. Zwrócono się na przykład do mnie o dostawę próbną 500,000 sztuk leżaków, roczne zapotrzebowanie leżaków tej firmy wynosi od jednego do półtora miliona sztuk, następnie o dostawę 30,000 sztuk łóżek, 50,000 sztuk stolików brydżowych itp. Ja osobiście wybrałem ten rodzaj wyrobów stolarskich, który był dla mnie kalkulacyjnie najkorzystniejszy i od 2-ch lat bez przerwy eksportuję.

Jasnym jest, że każdy eksporter musi się ściśle stosować do wymogów zagranicznych importerów pod względem wykonania, budowy dokładnej i jakości drzewa. Anglia na przykład jest i w zakupie mebli konserwatywną. Tam nie chcą ani lepszych ani gorszych mebli, tylko takich jak od dawna importują. Przy eksporcie nie chodzi o meble fornierowane egzotycznymi gatunkami drzew, egzotyczne drzewa z wyjątkiem orzecha wzorzystego, są dla nich chlebem powszednim. — Do lepszego tonu należy mieć meble z drzewa dębowego, lub też dla biedniejszych meble z naszych dykt olchowych do lakierowania w różnych kolorach. Modele wzorowane na wzorach niemieckich nie mają obecnie zbytu, najchętniej kupują modele już wprowadzone o wybitnie angielskim charakterze, wyjątkowo czasem żądają modeli o zagranicznym piętnie w stylu nowoczesnym, traktując takie modele jako nowość i próbę wprowadzenia na rynek. Poza tym kupują chętnie meble o czystych klasycznych stylach, przeważnie w angielskim baroku.

Wewnętrzny układ każdego mebla musi być ściśle dostosowany do zwyczaju tamtejszego. Ani jedna wewnętrzna półka, ani jedna szuflada lub zamek nie może być w innym miejscu, ani mniejsza ani większa, ani też inaczej przymocowana. Tych zwyczai angielskich nie wolno absolutnie naruszać chcąc importera angielskiego w zupełności zadowolić.

Dalszym pytaniem byłoby, czy ceny angielskie są dostosowane do naszych możliwości. To jest oczywiście jeden z zasadniczych warunków eksportu. Weźmy tylko dla porównania i wyciągnięcia konsekwencji, przykładowe ceny sprzedażne w Anglii: Dębowa sypialnia „Essex" fornierowana na dyktach, zupełnie wykończona, a składająca się z 1 szafy dwudrzwiowej szerokości 4 stopy, tj. 122 cm, jednej bieliźniarki niskiej szerokości 3.6, tj. 107 cm, i jednej toalety szerokości 3 stopy, tj. 92 cm, z lustrem loko skład w Londynie Ł. 27.15, tj. około zł 730. — Cena ta rozumie się bez łóżek, bez szafek nocnych i bez krzeseł i stołu. Jest to oczywiście cena na spłatę, nie gotówkowa, spłata rozłożona na raty od 3 do 10 szylingów tygodniowo zależnie od wysokości zamówienia. Spłatę ratalną rozkładają tam do 24 miesięcy, a czasem nawet do 30 miesięcy. Z tej ceny widać wyraźnie, że możliwości eksportowe byłyby bardzo duże, jednak jedno ale, mianowicie jeżeliby można na rynku angielskim konkurować przy detalicznej sprzedaży bezpośredniej, o czym jeszcze później mówić będę. Tymczasem jak sprzedaż eksportowa wygląda przy pośrednictwie angielskiego kupca? Uwzględniając prowizję, cło opłacane przez importera i zysk hurtownika i sprzedawcy detalicznego trzeba z tej ceny katalogowej, tj. zł 730 — odliczyć co najmniej 60% czyli sprzedać ten garnitur sypialniany CIF London za ca zł 300, tj. około ang. £ 11,10. Czy dostawa takiej sypialni po tak pozornie niskiej

cenie jest możliwa? Sypialnia ta składa się tylko z 3-ch sztuk stosunkowo niewielkich. — Na podstawie dokładnej kalkulacji przy uwzględnieniu masowej produkcji twierdzę, że tak, szczególnie dla rękodzielników, którzy korzystają ze znacznie większej pomocy finansowej, aniżeli przedsiębiorstwa fabryczne. — Jestem przekonany, że gdyby przedsiębiorstwa fabryczne korzystały przy wszystkich artykułach przemysłu stolarskiego z pomocy eksportowej w tej samej wysokości jak rękodzielnicy, eksport mebli ruszyłby w szybkim tempie z miejsca i niewątpliwie pociągnąłby wówczas całe rzesze rzemieślników za sobą. Otóż kalkulacja tej sypialni przedstawiłaby się następująco. Wykończenie tej sypialni, bez kosztów handlowych i transportowych, oczywiście przy masowej produkcji, kosztowałaby maksymalnie netto zł 270. — Nadwyżka między ceną sprzedażną i ceną netto oraz eksportowa pomoc finansowa pokrywają koszty regie, opakowania i transportu, tak, że ostatecznie pozostałoby jeszcze około 10% czystego zysku. — Zysk ten jest wówczas tylko problematyczny, jeżeli dostawa nie odpowiada warunkom zamówienia. Dlatego też ten eksporter, który będzie lepiej przygotowany pod względem organizacji technicznej i handlowej, odniesie większe korzyści i lepsze ceny. Znajomość języków obcych a w szczególności kraju importującego ułatwi w dużej mierze nie tylko nawiązanie bezpośrednich stosunków z zagranicznymi importerami, ale również w wynalezieniu odpowiednich pośredników zagranicznych. Anglika trzeba od czasu do czasu odwiedzać, angielskiemu kupcowi dużo zależy na osobistym poznaniu swego zagranicznego dostawcy i dlatego też przy osobistej interwencji łatwiej dojść można do lepszych i dla eksportera pożądanych rezultatów.

Zdawałoby się, że na podstawie danych kalkulacyjnych nie pozostałoby nic innego jak tylko rzucić roboty krajowe i nastawić się wyłącznie na eksport. Otóż nie, bo eksport mebli może mieć dodatnie strony i przyszłość, ale ma również swoje ujemne strony i wielkie niebezpieczeństwa, szczególnie przy lekceważącym technicznym wykonaniu zamówienia. Od dokładności w wykonaniu i opakowaniu w dużej mierze zależy powodzenie eksportera.

Ryzyko eksportera pod względem odbioru mebli lub wyrobów stolarskich jest niewątpliwie wielkie — tym bardziej, że odbiór odbywa się w nieobecności eksportera. Jeżeli importer angielski znajdzie w wykonaniu wady i błędy powstałe, czy to wskutek niewłaściwego wykonania, co nie powinno się stanowczo zdarzyć, czy to wskutek zużycia niedokładnie wysuszonego materiału i odznaczającego się wskutek tego pod fornierem, lub spaczenia się drzwi, wystąpienia jakichkolwiek plam, wreszcie czy to wskutek złego opakowania, wówczas zażąda bezwzględnie bonifikaty za stratę wyliczoną dokładnie do grosza wraz z kosztami zwózki i wyłożonego cła. Bardzo ważne jest również opakowanie, albowiem Towarzystwa Ubezpieczeniowe nie płacą nic za straty powstałe wskutek zmoknięcia mebli przez deszcz. Tylko za zmoknięcia słoną wodą można uzyskać zwrot poniesionych strat. Dlatego też eksporter musi być bardzo ostrożny przy wykonywaniu mebli na eksport i używać jak najlepszego i dokładnie przesuszonego materiału. Nawet materiał do opakowania musi być przesuszony. Ze względu na te ryzyka, które niejednokrotnie bez winy eksportera występują należy się zawsze liczyć przy oferowaniu mebli z pewną rezerwą na straty z przyczyn podanych. Ryzyko przy eksporcie mebli jest i będzie, ale odnosi się przeważnie do własnych błędów produkcyjnych i braku doświadczenia. Natomiast ryzyka finansowego nie ma, o ile nie ma się do czynienia z oszustem. W Anglii są również oszuści, twierdzę to z własnego doświadczenia. Solidny kupiec zagraniczny kupuje tylko za gotówkę. Płaci rachunek po otrzymaniu papierów zaokrętowania i przed odebraniem towaru, o ile oczywiście nabierze zaufania do eksportera na podstawie poprzednio dostarczonego wzoru, płatnego dopiero po odebraniu mebli. Tylko pierwsze próbne posyłki płatne są po odebraniu towaru, wszystkie późniejsze natomiast zawsze płatne są po odebraniu papierów zaokrętowania i przed odebraniem mebli.

Nasz eksport mebli, niestety, jest jeszcze w powijakach mimo wielkich możliwości. — Co należy czynić, aby go doprowadzić na wyższy szczebel?

Według mego zdania należałoby się przede wszystkim zorganizować w jednym silnym związku zawodowym. Zrzeszenie takie łatwiej przeprowadzi wszystkie sprawy w związku z rozbudową eksportu przemysłu stolarskiego jako jednostka najbardziej rzutka. Przedstawiciel takiego Związku powinienby zasiadać w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. — A do ważnych spraw, które koniecznie przeprowadzić należałoby zaliczam:

1) Zainteresowanie Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu eksportem mebli i wynalezieniem odpowiednich kupców, trudniących się przede wszystkim i wyłącznie sprzedażą wyrobów stolarskich za granicą, a mających swoją siedzibę możliwie w Gdyni. Importerzy zagraniczni chętniej zwracają się do kupca zamieszkałego w porcie (dowodem tego kupcy wyrobów drzewnych zamieszkali w Gdańsku) chociażby już z tego względu, że szybciej poinformuje kupca zagranicznego o możliwościach i terminach transportów morskich. Brak kupców pośredniczących, wyjeżdżających częściej do odbiorców zagranicznych odczuwa w wielkiej mierze rękodzieło, mniej fabryczny przemysł stolarski. W każdym razie i rękodzieło i fabryczny przemysł w dużej mierze uzależniony jest od kupców obcych

i nie aryjskich. Rękodzielnik, czy fabrykant mebli powinien się zajmować tylko produkcją, jego portowi natomiast przedstawiciele zajmować się powinni handlem. Albowiem tylko handel zagraniczny, w zrozumieniu zagranicznych importerów ma do wykonania tę ważną czynność, w której mniej chodzi o zawodową wiedzę niż o praktykę. Tym bardziej, że producent powinien również choć raz lub dwa razy do roku odwiedzić swych zagranicznych klientów i przy tej sposobności zapoznać się dokładnie ze zwyczajami i prądami produkcyjnymi w przemyśle stolarskim.

2) Sprawa unowocześnienia mechanizacji warsztatów i fabryk stolarskich w Polsce. — Dziś wobec wielkiego zadania rozszerzenia zbytu wyrobów stolarskich i na rynki zagraniczne, jest to problem bardzo ważny dla konkurencji światowej i kwestią żywotną dla przemysłu stolarskiego. Nowe maszyny o specjalnych przeznaczeniach obróbkowych ułatwiłyby w wysokim stopniu produkcję mebli i dałyby silniejszą podstawę do konkurencji na rynkach światowych. Maszyny do obróbki drzewa będące w użyciu, a nawet nowe wyrabiane w Polsce są systemem przestarzałe i utrudniają w dużej mierze konkurowanie z zagranicą. Niemcy, mimo, że kupują surowiec za granicą płacą duże koszty stransportowe za surowce sprowadzane i wyższe stawki zarobkowe nie są droższi od nas, przeciwnie w licznych wypadkach tańsi jedynie dzięki nowoczesnym maszynom do obróbki drzewa. Należałoby więc zdobyć pewną ilość maszyn nowoczesnych z Niemiec na poczet państwowej wierzytelności do Niemiec. Państwo mogłoby potem maszyny te oddać producentom wyrobów stolarskich na dogodnych warunkach do spłaty. Zbytecznym jest mówić o znaczeniu unowocześnienia przemysłu stolarskiego.

3) Urządzenie składu wyrobów stolarskich w Anglii, składu sprzedającego hurtownikom w ostatecznym razie detalicznie bezpośrednio konsumentom byłoby olbrzymim ułatwieniem eksportu wyrobów stolarskich polskiej wyłącznie produkcji. Wykazana przeze mnie poprzednio rozpiętość cen między producentem i konsumentem zmniejszyłaby się wydatnie na korzyść polskiego eksportera wyrobów stolarskich. Wszak konsument angielski płaci niemal 150% więcej od cen eksportowych polskich. Wprawdzie mieści się w tych 150% cło i zwózka wyrobów stolarskich, ale w każdym razie rozpiętość cen jest tak duża, że zorganizowanie takiego domu za granicą przyniosłoby wielkie korzyści dla naszego przemysłu stolarskiego. Do zorganizowania takiego domu powinny czynniki miarodajne jak najwcześniej przystąpić przy współudziale tęgich fachowców technicznych i handlowych. Inwestowany kapitał i koszty utrzymania takiego domu zwróciłyby się niezawodnie. Jestem przekonany, że przy sprężystej organizacji takiego domu, zorganizowanego oczywiście na zasadach kupieckich, przyniosłoby bardzo duże korzyści dla eksportu wyrobów stolarskich. Nie tylko znaczne zwiększenie eksportu wyrobów stolarskich byłoby niewątpliwym rezultatem tego, ale przede wszystkim dom taki byłby bastionem ekspansji polskich produktów przemysłowych na zagranicznym rynku i niewątpliwie przyczyniłby się do zredukowania opłat ponoszonych na rzecz eksportu. Urządzenie takiego domu dla przemysłu stolarskiego z ewentualnym rozszerzeniem na pokrewne gałęzie polskiego przemysłu, byłoby stosunkowo niekosztowne, ale z jaką korzyścią dla polskiego rękodzieła i przemysłu. Dom taki odpowiednio urządzony doszedłby wkrótce do samowystarczalności i wyłożone koszty zwróciłyby się obficie. A tym samym osiągnętoby powiększenie eksportu wyrobów stolarskich. Byłoby to też ułatwieniem dla hurtownika angielskiego i dla polskiego eksportera. Gotowe meble, czy inne wyroby drzewne byłyby do obejrzenia na miejscu i kupienia z możnością natychmiastowego zawarcia transakcji i dostawy. Dom taki mógłby się zmieścić w strefie wolnocłowej. Obowiązkiem kupieckim sprzedającego jest przecież dążyć do jak największych udogodnień dla kupującego.

O takich i podobnych możliwościach i zagadnieniach przyczyniających się wydatnie do wzmożenia eksportu wyrobów stolarskich i wyzyskania obecnej koniunktury istniejącej za granicą dla polskiego przemysłu wyrobów stolarskich, a w szczególności dla przyszłych i obecnych eksporterów polskich na Pomorzu mówić i pisać można jeszcze dużo. Niezaprzeczonym faktem jest, że obecna koniunktura zagraniczna dla rzemiosła i przemysłu stolarskiego jest dla nas bardzo dobra, a wyzyskać ją będziemy mogli z korzyścią nie tylko dla nas samych, ale także dla dobra państwa, jeśli jak najwcześniej z wiarą przystąpimy czy to z inicjatywy Prezydium Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, czy też z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni do szczegółowego opracowania planu realizującego energicznie i szybko możliwości eksportowe wyrobów stolarskich.



UDZIAŁ PRZEDSTAWICIELI NASZEJ IZBY W HOŁDZIE POMORZA P. MARSZAŁKOWI ŚMIGŁEMU - RYDZOWI.

Dnia 20 czerwca br. odbyła się w Toruniu uroczystość złożenia hołdu przez społeczeństwo Pomorza P. Marszałkowi Śmigłemu-Rydzowi. Z ramienia Izby naszej w uroczystości tej wzięła udział delegacja z prezesem Izby p. St. Torem na czele. W skład delegacji weszli pp. wiceprezes Br. Kentzer z Bydgoszczy, wiceprezes F. Kollat z Gdyni, wiceprezes Dr Wł. Smoleń z Gdyni. wiceprezes inż. A. Dziedziul z Chełmna. oraz radcowie: A. Korzeniewski z Grudziądza, A. Melerski z Torunia, inż. Wł. Namysłowski z Piechcina, inż. Wł. Tołłoczko z Mątew. J. Tymieniecki z Torunia oraz Dyrektor Izby mgr J. Kawczyński z Gdyni.

WIZYTA P. WICEPREMIERA INŻ. E. KWIATKOWSKIEGO W IZBIE.

W związku z pobytem p. Wicepremiera i Ministra Skarbu p. inż. Eug. Kwiatkowskiego w Gdyni z okazji „Dni Morza", Izba nasza podejmowała w dniu 30 czerwca br. p. Wicepremiera podwieczorkiem. Celem tego przyjęcia było danie możności p. Wicepremierowi Kwiatkowskiemu spotkania się z przedstawicielami sfer gospodarczych, działających na terenie portu gdyńskiego. W przyjęciu tym wzięli poza p. Wicepremierem udział pp. Wojewoda Pomorski Wł. Raczkiewicz, dyr departamentu morskiego Min. P. i H. inż. L. Możdżeński, dyr departamentu obrotu pieniężnego Min. Skarbu Domaniewski, dyr gabinetu Min. Skarbu Martin, Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Sokół, dyr Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, dyr Izby Skarbowej w Grudziądzu p. Namysłowski i inni oraz przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni w składzie radców sekcji żeglugowo-portowej Izby z prezesem hon. inż. N. Korzonem na czele, jak również radcowie innych sekcyj zamieszkali w Gdyni. Gości z ramienia Izby podejmował prezes Izby p. St. Tor.

NOMINACJA DYREKTORA IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI.

Dekretem z dnia 22 czerwca br. Pan Minister Przemysłu i Handlu mianował na wniosek Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dotychczasowego Wicedyrektora Izby, p. mgr. Józefa Kawczyńskiego, Dyrektorem Izby.

Dyrektor Józef Kawczyński urodził się w roku 1892 na Pomorzu w powiecie starogardzkim. Do szkoły średniej uczęszczał w Krakowie, zaś wykształcenie wyższe pobierał na Politechnice Gdańskiej i na Uniwersytecie Poznańskim, który ukończył z tytułem magistra nauk politycznych i ekonomicznych.

Bezpośrednio po wojnie światowej Dyrektor Kawczyński poświęcił się pracy społecznej, biorąc udział w organizacji plebiscytu na Warmii i redagując przez pewien czas pismo „Gazeta Polska" w Kwidzyniu.

Karierę służbową Dyrektor Kawczyński rozpoczął jako kierownik referatu emigracyjnego w biurze Attaché Emigracyjnego przy Komisariacie Generalnym R. P. w Gdańsku i w tym charakterze pracował przy organizacji etapu emigracyjnego w Wejherowie, w tym też okresie w r. 1924 zaokrętowane zostały w Gdyni pierwsze partie emigrantów. Następnie Dyrektor Kawczyński pracował w zagranicznych firmach żeglugowych m. in. w reprezentacji United American Lines i Król. Holenderski Lloyd i niejednokrotnie wyjeżdżał do portów zagranicznych dla studiów i dla odbycia stage'u.

W roku 1928 Dyrektor Kawczyński w wyniku rozpisanego konkursu objął kierownictwo gdyńskiej ekspozytury Izby Przemysłowo - Handlowej Grudziądzkiej, a z chwilą przeniesienia tej Izby do Gdyni i stworzenia Izby Gdyńskiej, został mianowany Wicedyrektorem Izby, kierując w niej przede wszystkim sprawami żeglugowo-portowymi.

W roku 1935/36 p. J. Kawczyński pełnił przez 11 miesięcy obowiązki Dyrektora Izby.

Za zasługi nad rozwojem portu gdyńskiego p. Dyrektor Kawczyński odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Polonia Restituta.

POSIEDZENIE KOMISJI OPINIODAWCZEJ HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY IZBIE.

Dnia 21 czerwca 1938 r. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło się V-te posiedzenie Komisji Opiniodawczej Handlu Wewnętrznego.

Na wstępie Komisja wysłuchała sprawozdania z działalności biura Izby na odcinku handlu wewnętrznego, które uwzględniło specjalnie prace badawcze nad organizacją rynku i aparatu dystrybucyjnego. W dalszym ciągu Wicedyrektor Izby T. Marchlewski w obszernym referacie omówił ustawy o charakterze gospodarczym, które uchwalone zo-

stały przez Sejm i Senat w poprzedniej kadencji i podkreślił ich znaczenie dla życia gospodarczego.

Nad tym referatem Komisja odbyła obszerną dyskusję, a następnie wysłuchała referatu o projektach ustaw aprowizacyjnych, będących przedmiotem prac ciał ustawodawczych podczas odbywającej się obecnie nadzwyczajnej Sesji Parlamentarnej. Komisja wypowiedziała się przeciwko ograniczeniu kompetencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu i przenoszeniu ośrodka dyspozycyj gospodarczych na Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych.

KOMISJA DLA SPRAW KREDYTOWYCH POMORZA.

Dnia 21 czerwca 1938 r. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło się posiedzenie Podkomisji dla spraw kredytowych Pomorza.

W posiedzeniu wzięli udział członkowie Podkomisji, wybrani spośród przedstawicieli branż przez Komisję Opiniodawczą Handlu Wewnętrznego oraz dyrektorzy gdyńskich banków państwowych i prywatnych.

Podkomisja wysłuchała kilku krótkich referatów o sytuacji i potrzebach kredytowych w poszczególnych branżach handlu w okręgu Izby.

Nad odczytanymi referatami wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele banków. W dyskusji ustalono, że szereg postulatów kredytowych kupiectwa jest możliwych do natychmiastowej realizacji, inne wymagają podjęcia pewnych prac. — W wyniku dyskusji powołano 3 podkomisje dla opracowania zagadnień kredytów długoterminowych, krótko i średnioterminowych i kredytów specjalnych.

Współpracę swą w podkomisjach zgłosili przedstawiciele poszczególnych banków gdyńskich.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU BR.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w maju br. ogółem 147.523,8 ton towarów wobec 131.276 t. przewiezionych w maju ub. r. Ponieważ w maju ub. roku nie uwzględnialiśmy jeszcze przewozów linii palestyńskiej, oraz towarów przewiezionych na statkach zafrachtowanych towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż., więc wzrost faktycznie nie jest tak znaczny. W miesiącu sprawozdawczym znacznie zwiększyły swe przewozy towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe na swych trzech liniach amerykańskich oraz Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, natomiast Żegluga Polska S. A. i Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe utrzymały swe przewozy na osiągniętym w zeszłorocznym maju poziomie.

Nie powinna ujść naszej uwadze okoliczność, że maj ubiegłego roku był miesiącem rekordowego wzrostu ruchu, gdyż w maju 1936 r. przewieziono tylko 109.376,5 t. ładunku. W roku bieżącym jesteśmy wciąż jeszcze w przededniu uruchomienia nowego tonażu i osiągnięcie takich wyników, jakie mamy tym samym prawie tonażem co w roku ubiegłym świadczy o dobrej sprawności naszej floty handlowej.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypadło 86.889,6 ton (V 1937: 82.520 t.), na import 48.400,7 t. (V 1937: 41.242 ton), na tranzyt morski 284 tony i na przewozy między portami zagranicy 11.949,5 t. (V 1937: obie ostatnie rubryki razem 7.514 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem 73.512,3 ton towarów (V 1937: 76.795 t.) w tym w eksporcie 37.772,6 ton (V 1937: 34.862 ton), w imporcie 32.091,7 t. (V 1937: 34.419 t.), w tranzycie morskim 284 t. i między portami zagranicznymi 3.364 t. (V 1937: 7.514 t.) Jak widać lekkie zmniejszenie ogólnej liczby przewozów Żeglugi Polskiej polega na zmniejszeniu okazyjnych raczej przewozów między portami obcymi: zmniejszenie przewozów importowych jest natomiast z nadwyżką zrównoważone zwiększeniem przewozów eksportowych.

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 33.978 t. towarów (V 1937: 38.139 t.), z tego w wywozie 18.870 t. (V 1937: 20.181 t.), w przywozie 14.104 ton (V 1937: 15.512 ton), w tranzycie morskim 284 t. (730 t.), oraz między portami zagranicy 720 t. (1.716 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 39.534,3 ton towarów (V 1937: 38.636 t.), z tego w wywozie 18.902,6 t. (V 1937: 14.681 t.), w przywozie 17.987,7 ton (V 1937: 18.907 ton), w przewozach między portami zagranicy 2.644 ton (V 1937: 5.048 t.) Z poszczególnych towarów przewieziono na trampach: w eksporcie 15.940 t. węgla, 2.946,5 t. żelaza, 16.5 t. drobnicy, w imporcie 13.980 t. rudy, 2.847 t. tomasyny, 501 t. cytryn, 212 t. żywicy, 197 t. korku, 139 t. trawy morskiej, 105 t. wełny, 6.1 t. sardynek. Między portami obcymi przewieziono 2.644 t. węgla.

Statki Polbrytu (Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A.) przewiozły ogółem 9.329 t. towarów, wobec 9.159 t. przewiezionych w maju ub. r., w tym w eksporcie 6.419 t. (V 1937: 6.148 t.), w imporcie 2.910 t. (V 1937: 3.011 t.) Na obu liniach angielskich przewieziono 9.194 ton (V 1937: 9.084 t.), w tym w wywozie 6.398 ton (6.082 t.), w przywozie 2.796 t. (3.002 t.) Eksport do Londynu objął 2.981 t. i 13 koni, w tym 2.799 t. i wszystkie konie z Gdyni i 182 ton z Gdańska. Eksport do Hull wyniósł 3.417 t. i 29 koni, w tym 2.545 t. i wszystkie konie przez Gdynię i 872 t. przez Gdańsk. Import z Londynu dał 924 t., w tym 805 t. na Gdynię i 119 t. na Gdańsk. Import z Hull sięgnął 1.872 t., w tym 1.780 t. na Gdynię i 92 t. na Gdańsk.

Linia Gdynia — Havre (statek zawija również do jednego z angielskich portów, zazwy-

czaj do Londynu lub Dover), służąca głównie przewozowi emigrantów, miała 135 t. ładunków, w tym 21 t. w eksporcie i 114 t. w imporcie, pomiędzy Gdynią a Havre.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe przewiozły w maju rekordową dla tego przedsiębiorstwa żeglugowego ilość pasażerów i towarów: 3.071 podróżnych i 22.726 t. ładunku, nie licząc przewozów turystycznych pasażerów, ale za to włącznie z przewozami ładunków na obcych statkach towarowych, zafrachtowanych w długoterminowym time charter na linii meksykańskiej i południowo-amerykańskiej.

W maju ub. roku, bez uwzględnienia co prawda linii palestyńskiej, przewieziono tylko 2.076 pasażerów: dane dla ładunku wobec niekompletności naszej zeszłorocznej statystyki nie dadzą się dokładnie porównać.

Na eksport przypadło w ogólnych przewozach towarzystwa 9.310 ton, na import 13.399 ton, na przewozy między portami obcymi 17 ton. Ruch wyjściowy z Constancy jest przy tym potraktowany jako ruch eksportowy. Pasażerów na wyjściu było 1.736, na wejściu 3.285, między portami obcymi (linia północno-amerykańska) 50. Wyjście z pasażerami z Constancy policzone zostało również do ruchu wyjściowego.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 2.451 pasażerów i 3.348 t. towarów, w tym na wyjściu 579 pasażerów i 1.187 t. tow., na wejściu 1.822 pasażerów i 2.144 t. towarów, oraz między portami obcymi 50 pasażerów i 17 t. towarów. Podróży statków pasażerskich było 3. Należy mieć na uwadze, że część ładunków w kierunku eksportowym do N. Yorku zabierają obecnie zafrachtowane statki towarowe linii meksykańskiej tegoż towarzystwa, które w tamtą stronę regularnie zawijają do Nowego Yorku.

Na linii meksykańskiej — głównie „bawełnianej“, biorącej również masowe ładunki, przewieziono 6.974 t. towarów, w tym 990 t. w eksporcie i 5.984 t. w imporcie. Podróży było po jednej w każdą stronę.

Na linii południ.-amerykańskiej GALŻ-u (po jednej podróży statków pasażerskich w każdą stronę) przewieziono 1.225 pasażerów i 11.385 t. towarów, w tym pasażerowie i 2.067 t. ładunku na statkach pasażerskich i 9.318 t. ładunku na zafrachtowanych statkach towarowych (po jednej podróży w każdą stronę). Na wyjściu na statku pasażerskim było 787 pasażerów i 1.136 t. ładunku, na statku towarowym 3.030 t. towarów, na wejściu było na statku pasażerskim 438 pas. i 931 t. ładunku, na statku towarowym 4.288 t. towarów. Z powyższego widać, jakie znaczenie na wszystkich trzech liniach posiada już obecnie dla towarzystwa stała współpraca statków towarowych z pasażerskimi. Dokonywująca się budowa szybkich frachtowych motorowców dla meksykańskiej linii tego towarzystwa pozwoli po wprowadzeniu nowych statków usprawnić i rozwinąć obsługę meksykańskiej i północnej linii.

Na linii palestyńskiej przewieziono (2 podróże w każdą stronę) ogółem 1.395 pasażerów i 1.019 t. towarów, w tym na wyjściu z Constancy 370 pasażerów i 967 t. towarów, na wejściu do Constancy 1.025 pasażerów i 52 t. towarów.

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob) dało tym razem wysoką miesięczną przewozów: 41.956.5 ton, w tym 33.388 ton w eksporcie przez Gdynię i 8.568 t. między portami zagranicznymi węgla obcego. W maju ub. roku wywieziono 36.500 t. wyłącznie węgla eksportowego. Węgiel eksportowy poszedł tym razem: do Szwecji 18.803.5 ton. do Norwegii 3.200 t., do Holandii 5.488,5 t., do Belgii 3.150 t., do Francji 2.745 t.

Odbyto podróży z węglem 15. w tym 3 między portami obcymi — 2 z Methil do Limhamn i 1 z Darwenthaugh do Kopenhagi. Z węglem eksportowym zawinięto do: Göteborga (4 razy), Slite (dwukrotnie), do Limhamn, Rotterdamu, Slemmestad, Terneuzen, Langerbrügge, Caen.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

W miesiącu maju urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego przepracowały 13.410 godzin z zużyciem prądu 90 625 KWh i przeładowały 214.778 t. towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 95%, w ub. roku 131%, spadek zatem wynosi 36%.

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 11 VII DO 10 VIII 38 R.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespond.
11 VII	Bremen	Cherbourg	11 VII —22,15
13 VII	New York	Cherbourg	13 VII —22.15
18 VII	Europa	Cherbourg	18 VII —22,15
20 VII	Hansa	Cherbourg	20 VII —22,15
25 VII	Normandie	Le Havre	25 VII —22.15
26 VII	Bremen	Bremerhaven	26 VII —22,15
29 VII	Batory	Gdynia	29 VII —17,—
1 VIII	Queen Mary	Cherbourg	1 VIII—22,15
4 VIII	Europa	Cherbourg	4 VIII—22,15
7 VIII	Normandie	Le Havre	7 VIII—22,15
10 VIII	Piłsudski	Gdynia	10 VIII—17,—

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju).

13 VII	Highl Brigade	Boulogne	13 VII —22,15
18 VII	Augustus	Genova	17 VII —22,15
21 VII	Arlansa	Cherbourg	21 VII —22,15
22 VII	Gen. Argitas	Lisbonne	22 VII —22,15
28 VII	Kościuszko	Gdynia	22 VII —12,45
29 VII	Highl. Patriot	Lisbonne	29 VII —22,15
3 VIII	Neptunia	Napoli	2 VIII—22,15
4 VIII	Alcantara	Lisbonne	4 VIII—22,15

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor, w obecności Radców Izby p. Kazimierza Muchy i Juliana Rummla oraz p. o. Dyrektora Izby p. J. Kawczyńskiego zaprzysiągł ostatnio w charakterze rzeczoznawców izbowych kpt. Blichiewicza Jana jako próbobiorcę cukru, melasy, nawozów sztucznych i tomasyny na port gdyński oraz p. Inż. Niewiadomskiego Henryka z Tczewa jako rzeczoznawcę chemika na okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Dnia 28 czerwca Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej, Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Kazimierza Muchy i Juliana Rummla — p. prof. Antoniego Ledóchowskiego, w charakterze izbowego rzeczoznawcy — dewiatora.

ZMIANY PERSONALNE W IZBIE.

Dotychczasowy referent spraw prasowych i sprawozdawczych p. Leon Godlewski mianowany został Naczelnikiem Wydziału Ogólnego z powierzeniem mu funkcyj Sekretarza Generalnego. Z dniem 1 lipca br. na referenta prasowego powołany został red. Edmund Urbański.



WSPÓŁPRACA ŻEGLUGOWA POLSKO-ŁOTEWSKA.

Aktywność Polski na morzu zwraca na siebie uwagę zagranicznej prasy żeglugowej. Tak np. belgijski „Lloyd Anversois“ powtarza za hamburskim „Deutsche Verkehrs-Nachrichten“ wiadomość o tym, że Towarzystwo „Żegluga Polska i łotewski Związek Towarzystw Żeglugowych w Rydze „Apvienota Kugniecibas A. S.“ postanowiły wspólnie obsługiwać linię Ryga — Gdynia z ewentualnym zawijaniem do portów Gdańsk, Kłajpeda, Liepaja i Ventspils i dodaje, że w żegludze morskiej coraz bardziej widoczne jest dążenie do eksploatacji linij regularnych, która jednak wymaga doskonałej organizacji, ścisłego współdziałania i inwestowania znacznych kapitałów. Właśnie te motywy — zdaniem pisma — skłoniły łotewskie Towarzystwo Żeglugowe do złączenia się w związek, aby tym łatwiej rozbudować linie regularne z portu ryskiego. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest właśnie utworzenie linii Ryga — Gdynia. Jest nadzieja, że przyczyni się ona do zwiększenia obrotów łotewskich na liniach zaoceanicznych z przeładunkiem w Gdyni, a potem do powstania własnej łotewskiej linii zaoceanicznej.

ZMIANY ORGANIZACYJNE LINII PORTY ITALSKIE — GDYNIA.

Towarzystwo Żeglugi Morskiej La Costiera w Genui, utrzymujące regularną komunikację pomiędzy portami Italii a Gdynią-Gdańskiem, oraz Antwerpią i Rotterdamem, jak też z portami zachodnio-bałtyckimi, przeprowadza szereg zmian organizacyjnych, związanych z wprowadzeniem nowego, nowocześniejszego tonażu, oraz zmianę samej obsługi linii i jej zasięgu.

Statki linii nie będą więcej zawijać do portów wschodnio-bałtyckich, wobec czego Gdynia-Gdańsk będą stanowiły jej punkt końcowy na Bałtyku, natomiast wprowadzone zostaną od września br. dwa nowonabyte statki: „Ivorea“ i „Argentea“, posiadające ładownie chłodzone dla przewozu owoców i innych łatwo psujących się towarów, na razie statki te kursują jako trampy owocowe pomiędzy portami Środkowej Ameryki a Francją. Na linii Genua-Gdynia tymczasem nadal kursuje par. Sniaficco, oczekiwany w Gdyni około 22 lipca.

Firma „UMIP“. — Polsko-Italskie Biuro Morskie w Gdyni, została zwinięta i agendy jej obsługi linii La Costiera Gdynia-Gdańsk-Porty Italskie przejęła firma „M. Z. Cedro i Ska“, Sp. z o. o. w Gdyni, maklerzy okrętowi i agenci handlowi.

„La Costiera“ opracowuje szeroki program dostawy transportów owocowych na Bałtyk z portów italskich, który będzie realizować tegorocznej jesieni.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW FINLANDII W 1937 R.

Według prowizorycznych obliczeń przywóz do portów fińskich w 1937 r. wyniósł 4.5 mil. ton, a wywóz — 8.2 mil. ton. W trzech portach obroty towarów przekraczały 2 mil. ton, a mianowicie Kotka, Wyborgu-Trangsund i w Helsinkach. Ten ostatni jest największym portem importowym, przechodzi przezeń 34,5% ogólnego przewozu do Finlandii. Największymi portami wywozowymi są: Kotka (1.5 mil. ton), Wyborg-Trangsund (1.4 mil. ton) i Helsinki (0,5 mil. ton). Przechodzi przez nie 18.3% 17,4% i 5,5% całego wywozu Finlandii.

Udział handlowej floty fińskiej w obrotach portowych wynosi 38% (4.8 mil. ton), czyli 45,4% w przywozie (2 mil. ton) i 33,8% w wywozie (2,8 mil. ton). Następne miejsca w obrotach portowych zajmują bandery: niemiecka 16%, szwedzka 15,5%, duńska 7,5%; udział polskiej bandery wynosi tylko 0,3%.

NOWY PORT W FINLANDII.

Zarząd Gminny w Tornea udzielił 10 mil. fm. kredytu na budowę głębokiego portu z nowoczesnymi urządzeniami w Röyttä. Koszt budowy portu wyniesie 14,5 mil. fm., a budynków portowych — 1,5 mil. fm.

ZMIANA OPŁAT PORTOWYCH W GÖTEBORGU.

Opłaty portowe dla poszczególnych towarów w Göteborgu mają być zmienione. Na ogół zniżone zostaną opłaty wywozowe, przywozowe natomiast tylko dla wyrobów włókienniczych, maszyn, tektury i papieru, kamieni i niektórych innych, natomiast przywozowe opłaty dla wyrobów z żelaza i stali, suszonych owoców i jeszcze niektórych innych zostaną podwyższone.

CZAS PRACY W ŻEGLUDZE SZWEDZKIEJ.

Parlament szwedzki uchwalił ustawę o 8 godzinnym dniu pracy dla załogi pokładodej na statkach powyżej 2000 ton w czasie podróży na szlakach zagranicznych. Ustawa będzie obowiązywała od 1 stycznia 1939 r. — Załoga maszynowa korzysta już z prawa o 8-godzinnym dniu pracy, jak również i załoga pokładowa w czasie postoju w porcie.

Nowa ustawa jest wprawdzie oparta na Konwencji Genewskiej, ale od niej nie zależy. Szwecja bowiem ratyfikowała Konwencję pod warunkiem, przyjęcia również przez Wielką Brytanię, Sowiety, Holandię i inne państwa Skandynawskie.

NORWEGIA MA NAJMŁODSZĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Według ostatnich obliczeń Norwegia posiada najmłodszą flotę handlową, jeżeli chodzi o wiek statków. Podczas gdy 27% floty światowej przypada na statki młodsze niż 10 lat i 19% na starsze niż 25 lat, to odnośne liczby dla Norwegii wynoszą 47,4% i 11,5%, dla Anglii — 36.4% i 9%, Danii — 36% i 13 proc. Niemiec — 30 i 13 proc., dla Szwecji — 26 i 31 proc.

STAWKI DODATKOWE DO FRACHTÓW DRZEWNYCH.

BIMCO postanowiło zmienić warunek, ujęty w taryfach minimalnych dla drzewa, a dotyczący dodatkowej stawki do przepełnionych statkami portów, jak Garston, Hull, Sharpness i West Hartlepool. Otóż dodatkowa ta stawka obowiązywała zwykle już od 1 lipca, a w tym roku będzie ona obowiązywała dopiero od 1 sierpnia, gdyż na tę datę można się liczyć z napływem większej ilości statków. Dodatkowe stawki wynoszą za standard drzewa 6- dla Garston, 4- dla Hull, 1/6 dla Sharpness i 2/6 dla West Hartlepool, oraz za fathom kopalniaków — 6- dla Garston, 5- dla Hull, 2/6 dla West Hartlepool.

Powyższe stawki dodatkowe odpadają nawet i w czasie po 1 sierpnia, jeżeli załadowca zgadza się na „Ready Berth Clausel".

OBNIŻKA STAWEK FRACHTÓW DRZEWNYCH Z TALLINNA

Jako uzupełnienie dla minimalnych stawek frachtowych na przewóz drzewa obniżono stawki dla DBB. z Tallina i Parnawy, a mianowicie z 2- na 1- extra za standard; dla kopalniaków z 1/3 za fathom na 9-d extra; dla papierówki — 1/9 za fathom na 1- extra.

PODZIAŁ KOSZTÓW ZA POSTÓJ WAGONÓW W PORCIE.

W swym ostatnim okólniku „Baltic and International Maritime Conference" notuje następujący fakt. Pewien statek był zafrachtowany dla przewozu odpadków żelaznych z Brukseli do Gdyni. Załadowca został powiadomiony o przypuszczalnym terminie przybycia statku do Brukseli, tymczasem wskutek „siły wyższej" — złej pogody i mgły w Kanale Brukselskim — statek się spóźnił. Powstały zatem koszty postojowego wagonów. — Załadowca zaproponował armatorowi statku przyjęcie na siebie trzeciej części tych kosztów. — Dla prędkiego zlikwidowania sprawy i przez wzgląd na dobre stosunki z załadowcą armator zgodził się na propozycję. BIMCO sygnalizuje ten fakt, gdyż zachodzi możliwość, że załadowcy mogą powołać się nań jako na precedens i zaprowadzić zwyczaj przerzucania choćby części kosztów na armatorów.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POSTĘPOWANIE Z DEKLARACJAMI CELNYMI NADAWCÓW.

Celem unormowania jednolitego trybu postępowania z deklaracjami celnymi nadawców w przypadkach, gdy wymienione w jednym dokumencie przewozowym towary zgłaszane są do odprawy przywozowej według kilku zgłoszeń celnych, Ministerstwo Skarbu zarządziło okólnikiem z dnia 14 VI 1938 r. (okólnik C. 144. L. D. IV. 31462/3/37 — Dz. Urz. Min. Sk. nr 17/1938) co następuje:

Jeżeli, korzystając z uprawnień przewidzianych w § 36 p. 4 rozporządzenia wykonawczego do prawa celnego (§ 36 p. 4) strona zgłasza do odprawy przywozowej według kilku zgłoszeń celnych towary objęte jedną deklaracją celną nadawcy, to w takich przypadkach należy stosować analogicznie przepisy § 16 p. 2 Instrukcji Manipulacyjnej dla Władz i Urzędów Celnych (§ 16 p. 2), z tym, że do poszczególnych zgłoszeń celnych powinny być dołączone dotyczące danego zgłoszenia i sporządzone staraniem i kosztem strony wyciągi z deklaracji celnej nadawcy. Urzędy celne będą zatem obowiązane w razie potrzeby umożliwić stronom sporządzenie potrzebnych wyciągów z oryginałów deklaracyj celnych nadawców, które pozostawać będą w urzędzie celnym.

Wyciągi te powinny być sporządzone na drukach według wzoru nr 3 do § 32 p. 2 rozporządzenia wykonawczego do prawa celnego. (Dz. URP. nr 90/1934 poz. 820) przy czym należy je oznaczać numerami kolejnymi — tak, że odpowiednio zmieniony nagłówek wymienionego druku: „Zastępcza deklaracja celna nadawcy" powinien brzmieć: „Wyciąg nr...... z deklaracji celnej nadawcy".

Wyciągi z deklaracyj celnych nadawcy podlegają poświadczeniu ich zgodności z oryginałem przez Urząd Celny, który dane dotyczące każdego poświadczonego wyciągu zapisuje na oryginale deklaracji celnej nadawcy, oznaczając numer zgłoszenia celnego, do którego wyciąg dołączono. Oryginał deklaracji celnej nadawcy dołącza się do ostatniego zgłoszenia celnego z danej pozycji rejestru.

Poświadczenie zgodności wyciągu z oryginałem nie podlega opłacie stemplowej. — (Okólnik C. 144. L. D. IV 31462/3/37 — Dz. Urz. Min. Sk. nr 17/1938).

Treść wspomnianego § 36 p. 4 jest następująca: „Wymienione w jednym dokumencie przewozowym towary mogą być zgłoszone do odprawy celnej przewozowej według kilku zgłoszeń i w różnych odstępach czasu, jednak w okresie ustalonym dla zgłoszenia. Złożenie kilku zgłoszeń na towary znajdujące się w jednej sztuce (colli) nie jest dozwolone. Na wyjątek może zezwolić urząd celny w przypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie (Dz. URP. nr 90/1934 poz. 820).

Przepisy § 16 p. 2, o których mowa, brzmią jak następuje: „Gdyby dokument wystawiony w jednym tylko egzemplarzu dotyczył dwóch lub większej ilości przesyłek, należy oryginał dokumentu zatrzymać w urzędzie, a do poszczególnych zgłoszeń dołączać odpisy dokumentu, sporządzone staraniem i kosztem strony, przy czym zgodność odpisu powinna być potwierdzona przez naczelnika urzędu lub urzędnika przez niego upoważnionego. — Na każdym odpisie strona powinna wyszczególnić dane dotyczące poprzednich odpraw. Na oryginale dokumentu urząd celny zapisuje każdorazowo numer zgłoszenia oraz ilość odprawionego towaru, a przy każdym następnym zgłoszeniu sprawdza, czy dokument nie został już wykorzystany. Po całkowitym wykorzystaniu dokumentu urząd celny dołącza oryginał do ostatniego zgłoszenia". (Dz. Urz. Min. Skarbu nr 5/1935, załącznik do poz. 89).

ZWOLNIENIE EKSPORTU POŚREDNIEGO OD PODATKU OBROTOWEGO.

W myśl art. 3 pkt. 8 ustawy o podatku obrotowym z dn. 4 V 1938 r. (Dz. URP. nr 34 poz. 292) — poczynając od 1939 r. sprzedaż eksportowa, dokonywana przez przedsiębiorstwa przemysłowe również na rachunek krajowych przedsiębiorstw eksportowych, wolna będzie od podatku obrotowego.

Ministerstwo Skarbu (Nr D. V. 36466/4/37) w odpowiedzi na pismo Związku Izb Przemysłowo-Handlowych ustaliło, że ewentualne zwolnienie od podatku obrotowego eksportu pośredniego, dokonywanego w ramach transakcyj wiązanych, zależeć będzie od pojęcia „krajowego przedsiębiorstwa eksportowego", które w końcu bieżącego roku zostanie określone w drodze rozporządzenia Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz Ministrem Rolnictwa i R. R.

TEGOROCZNE ZBIORY BAWEŁNY W ARGENTYNIE.

Według obliczeń ogłoszonych dnia 5 maja przez Junta Nacional del Algodon w Buenos Aires, tegoroczny zbiór włókna bawełny w Argentynie wyniesie 61,000 ton, tj. o 15,3% mniej niż cyfra oznaczona w pierwotnym obliczeniu. (z marca r/b.) Zmniejszenie się przewidywanych plonów należy przypisać głównie niekorzystnym warunkom atmosferycznym, oraz zniszczeniu, spowodowanemu przez szarańczę.

Głównymi producentami bawełny są terytorium Chaco (40.500 t.) i prowincja Corrientes (10.500 t.), lecz również w terytorium Misiones gdzie znajdują się liczne osady polskie, uprawia się bawełnę (1.100 t.)

ARGENTYŃSKI RYNEK ZBOŻOWY.

La Plata, centrum eksportu zboża Południowej Ameryki jest kluczowym rynkiem frachtowym dla trampów. Od alimentacji ładunkowej na tym rynku zależy w dużej mierze podaż tonażu na innych rynkach, a w rezultacie i poziom morskich stawek frachtowych. W obecnym roku, rynek ten przeżywa głęboką depresję, zawiodły bowiem zbiory zbóż w Argentynie powodując bezrobocie dużej ilości tonażu. Ostatnie obliczenie zbiorów tegorocznych wykazuje w porównaniu z rokiem ubiegłym spadek produkcji o ok. 25,8% dla pszenicy, 20,5% dla siemienia lnianego, 13% dla owsa i o 21 proc. dla jęczmienia.

Eksport zboża w ciągu pierwszych czterech miesięcy wynosi tylko 495 mil. pes. —

W roku obecnym wobec 1,075 mil. pes. w roku ubiegłym. Toteż tonaż zajęty przewozem zboża z La Platy został poważnie zredukowany, jak to wynika z zestawienia zadysponowanego tonażu w miesiącach maju, czerwcu i lipcu w ostatnich latach.

	maj	*czerwiec* (*ton*)	*lipiec*
1935	1.133 tys.	911 tys.	386 tys.
1936	390 tys.	282 tys.	130 tys.
1937	1,157 tys.	602 tys.	280 tys.
1938	275 tys.	99 tys.	48 tys.

Oczywiście obecny brak pracy na szlaku La Plata spowodował napływ wolnego tonażu na inne rynki powodując dalsze pogłębienie istniejącej złej sytuacji frachtowej.

DOSTAWY POLSKICH WYROBÓW ALKOHOLOWYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Eksport polskich wyrobów alkoholowych do Stanów Zjednoczonych wykazuje wzrost i charakteryzuje go dobra organizacja sprzedaży. —

	1936	1937
Wódki i wina .	24,200 zł pol.	121,000 zł pol.
Piwo	24,000 zł pol.	20,000 zł pol.

Sprzedaż polskich wódek, miodów oraz piwa odbywa się prawie wyłącznie wśród wychodźtwa polskiego, gdyż brak kosztownej reklamy, inny gust oraz taniość wódek amerykańskich nie może spowodować zapotrzebowania wśród rdzennie amerykańskiej publiczności. —

W związku z istniejącą obecnie depresją wyłoniły się w eksporcie wódek dwa zagadnienia:

Wysoki koszt wyrobów polskich sprzedawanych w 1.5 galona butelkach powoduje, że cena pojedyńczego zakupu waha się pomiędzy $ 2.75 — 4.00, co jest poważnym wydatkiem, wobec czego wiele osób wstrzymuje się od kupna. Wprowadzenie sprzedaży na rynku amerykańskim wódek polskich w butelkach zawartości „1 pinta" (mniej więcej pół litra) jest bardzo wskazanym i przypuszczać należy, że spotęgowałoby zbyt.

Mała stosunkowo ilość sprzedaży, a tym samym mały zarobek przedstawicieli firm polskich na terenie amerykańskim, powodują, że nie mogą oni przeznaczać większych sum na ogłoszenia, które są konieczne dla zwiększenia popytu.

Pożądanym byłoby, ażeby producenci stworzyli fundusz na reklamę dla swych przedstawicieli w celu umożliwienia szerszego zbytu swoich produktów.

Celowa akcja reklamowa, chociażby nawet w skromnym zakresie, prowadzona systematycznie i przez dłuższy okres czasu powinna przynieść rezultaty w postaci zwiększonych obrotów.

Stopniowa penetracja niektórych gatunków wódek wśród klienteli czysto amerykańskiej jest możliwa, jednakże trudno się spodziewać poważniejszych obrotów z tego źródła.

WARUNKI ZBYTU MATERIAŁÓW DO INSTALACYJ ELEKTRYCZNYCH W IRANIE.

Od dwóch lat datuje się w Iranie początek wielkiego ruchu elektryfikacyjnego. Obecnie w Teheranie czeska Skoda kończy budowę elektrowni o napięciu 6.600 v., o 10,000 kv., a szereg miast, a nawet najdrobniejszych miasteczek znosi dotychczasowy system oświetleniowy, zastępując drobne instalacje przez jedną centralną.

Głównym odbiorcą wszelkiego rodzaju sprzętu elektrycznego jest rząd irański. Szeroki rozmach budownictwa, a zwłaszcza na odcinku kolejowym i przemysłu zrodził bardzo duże, zwiększające się z każdym dniem, zapotrzebowanie na sprzęt techniczny, w którym elektryczny zajmuje jedno z najpierwszych miejsc. —

Podkreślić należy, że instytucje rządowe albo inni odbiorcy, nie zakupują bezpośrednio materiału elektrycznego lub instalacyjnego, za który, jak za całość budowy, odpowiada główny przedsiębiorca, powierzający prace szczegółowe wybranym przez siebie firmom. — Np. w konkretnym wypadku, elektrownię teherańską buduje Skoda, wszelkie zaś wewnętrzne instalacje elektryczne i magistrale rozdzielcze przeprowadza czeska firma „Kablo", przy budowie dworca kolejowego w Teheranie, którą prowadzi skandynawska firma „Kampsax", instalację zwrotnic elektrycznych powierzyła ona firmom „Krupp" i „Siemens".

Trzeba zaznaczyć, że zarówno firmy niemieckie, jak i czeskie posiadają w Iranie duże składy konsygnacyjne sprzętu technicznego.

Poza podjętymi przewidziane są w przyszłości względnie wykonywane są obecnie następujące prace: elektrownie w mm. Isfahanie, Tabryzie, Meszedzie i wielu pomniejszych miastach i miasteczkach: w rozbudowie znajduje się jeden z największych portów Iranu na morzu Kaspijskim — Pahlevi, gdzie budowana jest stocznia okrętowa i elektryfikowany, przylegający do Pahlevi okręg Lahidżanu. Przewidziana również jest rozbudowa i elektryfikacja portów Zatoki Perskiej. W stadium budowy znajdują się linie telefoniczne i telegraficzne kolei Transirańskich — 1450 km. — (druty krzemowo-brązowe i kable podziemne). Ponieważ terminy ogłaszanych przetargów są krótkie, tylko przy obecności przedstawicieli na miejscu można przedstawić potrzebne kalkulacje do przetargów, względnie przez posiadanie na miejscu dużego składu, możnaby wykorzystać dostawy.

Momentem korzystnym dla wejścia na rynek z artykułami polskimi jest, jak wyżej wspomniano, dokończenie budowy dużej siłowni w Teheranie.

Według nowych przepisów, wzorowanych na przepisach niemieckich w tym względzie, ma ulec przeróbce przeszło 90% instalacyj elektrycznych, których wykonanie nie odpowiadało pojęciom o instalacji elektrycznej.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 27 CZERWCA 1938 R.

AUSTRALIA. Stawki celne na blachę żelazną i stalową (poz. 136 D austr. tar. celnej) korzystają nadal z przejściowej zniżki, ważnej do 1 III 1939. Cło w tej pozycji wynosi w taryfie pośredniej (również dla Polski) 15% od wartości plus 20 sh od tony, w taryfie preferencyjnej brytyjskiej — 10 proc. od wartości (ze stawką nie wyższą od 28 sh) oraz w taryfie generalnej 27½% od wart. plus 20 sh od tony. Począwszy od 1 III 1939 cło w taryfie pośredniej wynosić będzie 15% od wart. plus 70 sh od tony, w preferencji brytyjskiej — 15 proc. od wart. (ze stawką nie wyższą niż 48 sh od tony) oraz w taryfie generalnej 27½% plus 70 sh od tony.

Minister Cel Perkins złożył w połowie maja br. oświadczenie, które przyjąć należy jako oficjalne stanowisko rządu australijskiego w odniesieniu do polityki celnej. Min. Perkins wymienił trzy punkty jako wytyczne dla przyszłych rozważań na temat zmian w australijskiej taryfie celnej. Dla uzyskania ochrony celnej winna: 1. dana gałąź przemysłu australijskiego okazać się życiowo ważną i zdolną do rozwoju, 2. wysokość stawek celnych winna być uzasadniona, a nie przybierać cech zakazu przywozu, 3. ustalenie wysokości stawek nie ma być uzależnione tylko od decyzji danego ministra, lecz winno być poddane badaniu i dyskusji na terenie Urzędu Taryfowego (Tarif Board). Odnośnie ostatniego punktu australijskie izby przemysłowe poszły dalej, żądając, by wszelkie zmiany celne dokonane były tylko na podstawie uchwały parlamentu związkowego, by dać najszerszym kołom zainteresowanym możność wypowiedzenia się.

BOLIWIA. Zniesione zostały różne kursy waluty boliwijskiej stosowane do importu zagranicznego w zależności od rodzaju przywożonych towarów. Obecnie obowiązywać będzie jeden kurs, który wyraża się stosunkiem 141,40 bol. 1 £. Kurs ustalać będzie Bank Centralny Boliwii na podstawie istniejących warunków rynkowych. Przydział dewiz dla importu dokonywany będzie w granicach wyznaczonych kwot miesięcznych, z uwzględnieniem przede wszystkim artykułów niezbędnych, a więc głównie surowców potrzebnych przemysłowi.

BRAZYLIA. W przepisach dewizowych nastąpiła zmiana, mianowicie z dniem 9 VI br. podniesiona została z 3% na 6% opłata pobierana przy przekazach należności za granicę (poza płatnościami jednak wynikającymi z należności za import towarów zagranicznych).

CYPR. Cło na mąkę ustalono w wysokości 5 £ od tony, na pszenicę — 2 sh od tony. (1 VI 38).

DANIA. Rozporządzeniem duńskiego Ministra Handlu, Przemysłu i Żeglugi z dnia 2 czerwca 1938 r. zostały przeniesione z listy towarowej zamkniętej na listę wolną następujące towary:

Inne suszone owoce (tj. inne oprócz śliwek suszonych, a więc suszone figi, daktyle, rodzynki, wiśnie, jagody)	Nr listy tow. 0514
Herbata	„ 0609
Ryż łamany	„ 0615
Mąka ryżowa (wśród tego mąka ryżowa do pieczywa)	„ 0616

Rozporządzenie to weszło w życie z dniem ogłoszenia.

EGIPT. W połowie maja br. Min. Rolnictwa ogłosiło przepisy, na podstawie których importerzy roślin, owoców i zbóż obowiązani są przedkładać w urzędach celnych świadectwa zdrowotności, wystawione przez odnośne władze kraju wysyłającego.

EIRE (Irlandia). Z dniem 13 V br. weszły w życie nowe cła na: termosy, płyty metalowe pewnego rodzaju, masy kleiste, jako pochodne krochmalu, tkaniny jedwabne, różańce, kije do golfa, gaśnice chemiczne, ryż, części aparatów dla telegrafu bez drutu, części obuwia, umbry do lamp, rury neonowe, chodniki z tkanin, baterie suche, aparaty chłodnicowe itp., artykuły piśmienne, wino z jabłek i gruszek, towary z kazeiny oraz krawaty. Zmienione cła na różne wyroby żelazne i stalowe wejdą w życie z dn. 1 XI 38.

Na okres od 1 VIII 38 do 31 I 39 ustalono kontyngent na tkaniny nieprzemakalne w sztukach na 900.000 yardów kwadratowych. Tkaniny winny być o szerokości powyżej 2½ cala, uszczelnione przy pomocy gumy lub roztworu gumy.

FRANCJA. „Journal Officiel" z dnia 18 V br. przynosi zarządzenie o ustanowieniu nowych kontyngentów importowych z natychmiastową ważnością. Chodzi o następujące artykuły: poz. 346 ter — imitacje porcelany z fajansu jak porclit, porcellit, porcelainit itd. — 1.250 q na kwartał; grzejniki na wodę, piece kąpielowe i ich części — 195 q kwartalnie; auta ciężarowe z karoserią — 3.030 q; auta bez karoserii oraz osobno karoserie i ich części — 2.014 q; ex poz. 645 guziki: guziki fantazyjne z nieszlachetnych metali, także polerowane, pozłacane, posrebrzane, oksydowane, niklowane, brązowane emaliowane lub platerowane — 70 q; guziki z orzecha kamiennego — 95 q; guziki z celuloidu, z celulozy itp. materiałów — 1,5 q; guziki z kazeiny, bakelitu i innych materiałów plastycznych — 57,5 q. Import do Francji powyższych artykułów możliwy jest jedynie na podstawie zezwoleń przywozu, wydawanych przez t. zw. „comités interprofessionnels" dla poszczególnych branż.

HOLANDIA. Z dniem 1 czerwca rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Przydział autonom.
Koszule męskie	1936/37	20% wagi brutto
Wstążki	1932	40% wagi brutto
Sznurowadła	1932	40% ilości grosów
Zapałki	1 VII 34/1 VII 35	30% wagi brutto
Węgorze	1936/37	10% wagi netto
Śledzie solone	1936/37	40% wagi netto
Śledzie świeże	1936/37	40% wagi netto
Ryby morskie świeże	1936/37	10% wagi netto

Na uwagę zasługuje zmiana okresu bazowego dla następujących artykułów: koszule męskie (poprzednio r. 1934) węgorze (r. 1935), śledzie solone (1932/33/34), śledzie świeże (1932/33/34), ryby morskie świeże (r. 1935).

NIEMCY. Z dniem 10 VI br. prowizorycznie wszedł w życie nowy układ handlowy między Niemcami a Włochami. Art. 1 przewiduje, że Włochy cofają z dniem 1 VII br. wszelkie zniżki celne, przewidziane na towary pochodzenia austriackiego. Art. 2 postanawia, że do chwili zniesienia granicy celnej między Niemcami a Austrią obowiązywać będą dla Włoch stawki celne, ustalone w układzie włosko-austriackim dnia 28 IV 1923. Niezależnie od powyższych postanowień wyliczone zostały w nowym układzie towary, które przy przywozie z Włoch do Niemiec jak i z Niemiec do Włoch korzystać będą ze specjalnych zniżek celnych. Niemcy udzieliły ulg celnych na: suknie damskie i odzież wierzchnią damską jedwabną, wyroby dziane, trykoty itp. dla kobiet, jedwabne, krawaty jedwabne i inne, odzież wierzchnią męską oraz wyroby galanteryjne skórzane. Włochy zgodziły się na obniżenie cła wobec: koców i der na łóżka i konie drobnych części z żelaza i stali (sworznie. nity itp.), mebli metalowych. kurków, wentylów itp., niklu i jego stopów. noży i widelców, pomp różnego rodzaju, narzędzi kowalskich i innych. materiałów ogniotrwałych, niektórych wyrobów drewnianych, koszyków, magnezji, waliz i kufrów, tektury, parasoli i drożdży.

PALESTYNA. W taryfie celnej utworzone zostały z dniem 4 V br. trzy nowe pozycje nie obciążone cłem. obejmujące: poz. 49A — włókno cięte. poz. 700 — celuloid w płytach, sztabkach, rurach itp. oraz poz. 714 — róg sztuczny (również bakelit, galalit itp.) w płytach, sztabach, taflach, rurach itd. Poza tym zmieniono cło (30 V 38) w szeregu pozycjach taryfy celnej: cło na cukier podwyższono z 5 na 7,5 milsa od kg, tytoń nieprzerobiony opłaca cło w wysokości 500 milsów zamiast 400 m. od kg, tytoń przerobiony — 1.000 milsów (750 m.) Obciążone zostały 12%-wą stawką następujące towary, wolne dotychczas od cła: narzędzia i aparaty medyczne, lekarskie i dentystyczne, instrumenty weterynaryjne, bandaże lekarskie bawełniane lanolina, niewykończone jak i gotowe lekarstwa i specyfiki z wyjątkiem: chininy i jej soli. innych alkaloidów drzewa chinowego, totakiny, plasmokiny itd. które jako środki do zwalczania malarii nadal wolne są od cła. Sól epsomowa podlega cłu w wysokości 12% od wart. zamiast dotychczasowych 6,5 milsa od kg.

SZWECJA. Z dniem 9 VI 38 weszły w życie nowe stawki celne na koryntki, wanilię oraz dykty brzozowe (7 kor. od 100 kg).

WENEZUELA. W „Gazeta Oficial“ ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze do zarządzenia Prezydenta z dnia 11 IV br. w sprawie ustalenia kontyngentów przywozowych. W rozporządzeniu stwierdzono, że ustalenie kontyngentów odbywa się z uwzględnieniem normalnej przeciętnej przywozu i wywozu w ubiegłych latach. Kontyngent określony zostaje na dany artykuł w kilogramach i boliwarach. Importerzy, chcący przywieźć towary skontyngentowane, winni złożyć odpowiedni wniosek do Min. Skarbu w 3 egzemplarzach. Podania rozpatrywane będą w kolejności chronologicznej z uwzględnieniem charakteru importowego petenta, aż do wyczerpania kontyngentu, ustalanego zasadniczo na cały rok. Ważność zezwolenia importowego wynosi 6 miesięcy. Jeden z egzemplarzy zezwolenia przywozowego przedstawiony być musi w Konsulacie Wenezuelańskim kraju wysyłającego. Bez tego zezwolenia Konsulat nie zgodzi się na załadowanie towaru skontyngentowanego. Przywóz artykułów skontyngentowanych odbywać się może tylko przez porty: Maracaibo, Puerto Cabello, La Guaira, Carupano i Cindad Bolivar. Niewykorzystanie zezwolenia importowego podlega karze.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Różne. Firma w Kairze obejmie przedstawicielstwo wyrobów szklanych (butelek), papieru różnego rodzaju, wyr. porcelanowych i naczyń kuchennych. E/15020/21/KL.

Przedstawicielstwo. Firma holenderska poszukuje przedstawicielstwa różnych artykułów galanteryjnych (metalowych i skórzanych) oraz wyrobów nożowniczych. E/14881/4T/KL.

Różne. Firma agenturowa w Turcji nawiąże kontakt z producentami urządzeń biurowych oraz tubek metalowych dla przemysłu farmaceutycznego. — E/14233/95/44/KL.

Urządzenia wnętrz. Firma agenturowa w Paryżu nawiąże kontakt z fabrykantami urządzeń kawiarnianych, krzeseł giętych itp. E/15190/22/KL.

Chemikalia. Firma w Chicago interesuje się importem różn. artykułów chemicznych. E/15606/22/KL.

Drewno. Firma agenturowa w Montevideo nawiąże kontakt z eksporterami drzewa. E/15688/40/KL.

Chlorek wapnia. Firma włoska pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami eksportującymi powyższy artykuł. P/15042/47/ID.

Szkło. Firma turecka pragnie skomunikować się z poważnymi producentami szkła i szyb. P/15127/63/ID.

Szklanki. Firma egipska interesuje się eksportem z Polski szklanek (wzór w P.I.E.) P/15444/53/22/ID.

Różne. Firma holenderska interesuje się importem następujących artykułów: śruby do drzewa, półmiski fajansowe artykuły gumowe, jak opony na koła, ubrania szpitalne (gumowe). P/15374/45/ID.

Artykuły chemiczne. Firma afrykańska interesuje się importem minii ołowianej i litonu. P/15689/47/ID.

Słoma do wyrobu kapeluszy. Firma belgijska poszukuje dostawców słomy do wyrobu koszy i kapeluszy. P/15724/59/Sz.

Wiklina zielona. Firma czechosłowacka poszukuje dostawców 5 wag. wikliny zielonej. P/15135/49/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

DOWÓD Z KSIĄG HANDLOWYCH.

W postępowaniu podatkowym płatnik domagał się powołania świadka na stwierdzenie okoliczności, że do księgi kasowej wpisywane były rzeczywiste i całkowite kwoty utargów dziennych jego przedsiębiorstwa.

W wyroku z dnia 7 XII 1937 r. L. Rej. 4145/35 Najwyższy Trybunał Administracyjny orzekł, że dowód z ksiąg handlowych jest dowodem formalnym i badanie świadków na okoliczność prawidłowości wpisów jest niedopuszczalne. Wpisy te bowiem udowodnione być muszą dokumentami.

ZNACZENIE DOWODÓW RACHUNKOWYCH.

Firma wniosła skargę do N. T. A. starając się wykazać, że asygnacje kasowe przychodowe i rozchodowe, w których podano treść transakcji, nazwisko dostawcy względnie odbiorcy, ilość i cenę towaru oraz podpis, są dostatecznym dowodem zakupu lub sprzedaży towarów.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 28 II 1938 r. L. Rej. 5093/34 zajął następujące stanowisko: „Zapisy do ksiąg handlowych winny być poparte dowodami rachunkowymi, oczywiście oryginalnymi lub kopiami. Asygnacje kasowe są dokumentem wewnętrznym, więc nie mają wagi dokumentu oryginalnego. Jeśli więc istnieją lub winny istnieć dowody rachunkowe oryginalne, brak ich, chociażby tylko częściowy, uzasadnia dostatecznie dyskwalifikację ksiąg handlowych pod względem formalnym“.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMUNIKACJA POCZTOWO-LOTNICZA Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Z uwagi na wysoce aktualny problem rozwoju stosunków handlowych Polski z krajami Południowej Ameryki, a w związku z tym z zagadnieniem korzystania z komunikacji powietrznej przy przewozie korespondencji handlowej, podajemy poniżej kilka wyjaśnień co do pobieranych opłat pocztowo-lotniczych, udzielanych przez czynniki kompetentne.

Opłata za przesyłkę pocztową przeznaczoną do przewozu powietrznego, a przede wszystkim na liniach t. zw. połączeń nadzwyczajnych (service extra-ordinaire) składa się z dwóch części:

a) zwykłej opłaty pocztowej obrotu zagranicznego.

b) dopłaty za przewóz powietrzny.

Opłata pocztowa wynosi w Polsce 55 groszy za list pierwszej jednostki wagi (do 20 g.)

Dopłata za przewóz powietrzny kalkulowana jest na podstawie kosztów przewozu na własnych liniach oraz tych kosztów, jakie zarząd pocztowy polski musi ponosić na rzecz krajów pośredniczących w dalszym przewozie powietrznym, a więc w danym wypadku na rzecz Niemiec względnie Francji, do których należą długodystansowe linie lotnicze Europa-Ameryka Południowa (T-wa D. Luft-Hansa Air France). Przy tym dla wygody publiczności dopłaty te wyznaczone są dla jednostki 5-groszowej, co pozwala na użycie specjalnie w tym celu wydawanych lekkich kopert wraz ze stosownym papierem.

W kierunku z Europy do Ameryki Południn. za przewóz 1 kg przesyłek kategorii „LC“ (listy i kartki) zarówno Niemcy jak i Francja żądają odpowiednio: 306 fr. zł do Brazylii, co odpowiada sumie 526,3 zł, 336 fr. zł do Argentyny, co odpowiada sumie 624.5 zł.

Stosownie do tego dotychczas (od jesieni 1937) pobierano w Polsce dopłatę w wysokości zł 2,70 za każde 5 g. do Brazylii i 3.20 za każde 5 g. do Argentyny.

W taryfie dopłat za przewóz powietrzny, obowiązującej od 24 maja br. dopłaty te uległy zniżce, a mianowicie: zł 2.40 za każde 5 g. do Brazylii i zł 2,90 za każde 5 g. do Argentyny.

Jak łatwo spostrzec, dopłaty te są nawet niższe dla listu 5-cio gramowego, niżby to wynikało z przeliczenia stawek 306 wzgl. 366 fr. zł. które dają odpowiednio — 2,63 wzgl. 3.12 zł, a zastosowano je właśnie celem dalszego udostępnienia publiczności korzystania z przewozu samolotem.

Jeśli wziąć jeszcze pod uwagę koszty przewozu powietrznego do Berlina czy Paryża, staje się zrozumiałe, że przy utrzymaniu dotychczasowych stawek przewozowych, tj. 306 i 366

fr. zł, dalsza obniżka ze strony zarządu polskiego nie może mieć miejsca.

Dla porównania przytoczyć należy, że np. w Niemczech pobierana jest dopłata: 1,25 RM za każde 5 g. do Brazylii, co odpowiada 2,66 zł, 1.50 RM za każde 5 g. do Argentyny, co odpowiada 3,19 zł.

Jeśli chodzi o kierunek z Ameryki Połudn. do Europy, to miarodajne tu są stawki, pobierane odpowiednio przez zainteresowane kraje, tj. Brazylię i Argentynę.

Otóż w roku 1937 żądały one za przewóz 1 kg LC: Brazylia — 132 fr zł, Argentyna — 230 fr. zł, a więc znacznie mniej, niż za przewóz z Europy do Amer. Połud.

Jednakże zauważyć należy, że już w maju br. kraje te podniosły stawki przewozowe, jak następuje: Brazylia — 147,2 fr. zł, co stanowi 48% stawki 306 fr., Argentyna — 287,5 fr. zł, co stanowi 78,5% stawki 366 fr.

Konsekwentnie, w krajach tych podwyższono pobierane dopłaty: w Brazylii z 4 $ 200 (milrejsy) na 5 $ 400 ok. 1,10 zł, w Argentynie 1 $ 00 (pesos) na 1 $ 25 ok. 2,25 zł.

Tak więc, w obecnym stanie rzeczy porównanie wykazuje dopłaty:

a) w Polsce do Brazylii — 2.40 zł, w Brazylii do Europy 5 $ 200=ok. 1,10 zł.

b) w Polsce do Argentyny — 2.90 zł, w Argentynie do Europy 1 $ 25=ok. 2,25 zł.

Duża różnica występuje więc jeszcze w dopłatach w obrocie z Brazylią, natomiast dopłaty w obrocie z Argentyną są zbliżone do siebie.

Istotą tych różnic jest, jak wyżej wyjaśniono, faktyczna a zasadnicza różnica w wysokości stawek we frankach złotych, przy czym zaznaczyć należy, że zarząd polski faktycznie ponosi koszty obliczane we frankach złotych i przeliczane następnie na walutę amerykańską wg ekwiwalentu i $ amer. = 3.061 frank. zł.

Wszelkie starania czynione w kierunku obniżenia zasadniczych stawek przewozowych przez Towarzystwa Lufthansa i Air France, nie odniosły skutku, tym samym zatem obniżka opłat lotniczych w relacjach do krajów Ameryki Południowej jest niemożliwa.

PRZELICZENIE KURSÓW DEWIZOWYCH, WAŻNYCH DLA TRANSPORTÓW PRZEZ GDYNIĘ W KOMUNIKACJI Z WĘGRAMI.

100 zł (oficjalny kurs 64,25+42%) = Pengö 91,24
100 kc (oficjalny kurs 11,95+46,5%) = Pengö 17.48
w przywozie
100 Rm (oficjalny kurs 136.70+19.5%) = Pengö 163.50
w wywozie
100 RM (oficjalny kurs 136,70+10%) = Pengö 150,37

100 P . . . . . . = zł 109,60
100 P . . . . . . = kc 572,08
100 P . . . . . . = Rm 61.21
100 P . . . . . . = Rm 66,50.

TRZECI TYDZIEŃ MIĘDZYNARODOWY KONTENERÓW (SKRZYŃ ZBIORCZYCH).

W połowie czerwca odbył się w Brukseli, otwarty w obecności min. komunikacji Belgii przez prezesa międzynarodowego biura kontenerów, senatora Crespi (Italia), trzeci międzynarodowy tydzień kontenerów. Obrady toczyły się głównie dokoła sprawy standaryzacji kontenerów (skrzyń zbiorczych) dla potrzeb międzynarodowych przewozów.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KWESTIA SPECJALIZACJI MŁODZIEŻY W ZAWODACH PORTOWO-MORSKICH.

Tygodnik akademicki „Dekada" wydał swój jubileuszowy numer, poświęcony zagadnieniom szkolnictwa Pomorza i Wybrzeża, ze szczególnym uwzględnieniem spraw specjalizacji zawodowej w służbie życia gospodarczo-morskiego. Spośród wielu i rożnorodnych problemów stosunkowo najszerzej omówiona została kwestia utworzenia Wszechnicy Pomorskiej w Toruniu, Studium Portowo-Morskiego w Gdyni, jak i całokształt szkolnictwa miasta portowego.

Sprawy szkolnictwa i specjalizacji zawodowej młodzieży dla życia gospodarczo-morskiego z uwzględnieniem specyficznych potrzeb i bolączek Gdyni omówione zostały stosunkowo najszerzej w ankiecie pt. „Zagadnienia szkolnictwa zawodowego w ocenie wybitnych osobistości Wybrzeża". W ankiecie tej wzięli udział: Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Fr. Sokół, Prezes Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, poseł na Sejm Tad. Marchlewski, Prezes Polskiego Związku Maklerów Okrętowych Jul. Rummel i dyrektor Rady Interesantów Portu Dr B. Kasprowicz. Z poglądów ujawnionych w ankiecie wyciągnąć można pewne konkretne wnioski, a mianowicie, że poza średnim szkolnictwem handlowym nie wszystkie odcinki dziedziny szkolnictwa zawodowego przedstawiają stan zadawalający, zwłaszcza szkolnictwo przemysłowo - rzemieślnicze, jako związane z pracą portu oraz dalszą rozbudową miasta portowego.

Na uwagę zasługuje tu wykaz brakujących szkól. Ankieta ustaliła dalej istnienie dość jednolitego poglądu na konieczność powołania do życia specjalnego Studium Portowo-Morskiego, dla dokształcania fachowego absolwentów wyższych szkół handlowych, akademickich i technicznych, w zakresie spe-

cjalizacji handlu morskiego, technice portowej, administracji morskiej itp. dziedzinach.

Spośród ciekawszych artykułów znajdujemy tu: „Rola młodzieży w porcie gdyńskim“ mgr. J. Kawczyńskiego, dyr. Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, „Dyplom łącznie z praktyką daje dobrego fachowca“ mgr. T. Ocioszyńskiego, nacz. wydz. żeglugowego Min. P. i H., „Konieczność reformy studiów handlowych“ A. W. Zakrzewskiego z Morsk. Kolegium Ekonomicznego, i „Szkolnictwo miasta portowego Gdyni“. Na uwagę zasługuje również specjalny dział pn. „Charakterystyka Zawodów Morskich“, który daje przegląd przedsiębiorstw i zawodów, związanych z życiem gospodarczo-morskim. Z zagadnień specjalnych uwzględniono dalej: system pracy na polskich statkach pasażerskich, zawód maklera okrętowego i spedytora portowego, handel i technikę połowów dalekomorskich śledzi itd., również obszernie przedstawiono cele i zadania Państwowej Szkoły Morskiej oraz Liceum Handlowego w Gdyni.

Morski numer „Dekady“ opracowany został przez red. Edmunda Urbańskiego z Gdyni.

WYDAWNICTWA

VADEMECUM DRZEWIARSKIE DLA KUPCÓW I EKSPORTERÓW.

Ukazał się roczny zeszyt szwedzkiego czasopisma „Svensk Trävaru-Tidning, The Swedish Timber Trades Journal, wydany w dwu językach szwedzkim i angielskim; zawiera on bogaty materiał z dziedziny produkcji i konsumcji drzewa, produktów pochodnych i głównych towarów drzewnych.

Poza roczną kroniką według miesięcy omawiane są szczegółowo główne rynki produkcji i konsumcji, oddzielnie dla każdego kraju, a nadto poszczególne towary, jak kopalniaki, dykty, wallboard, masa papierowa, papier, smoła etc. oraz rynek frachtów drzewnych. Rocznik zawiera poza tym cały szereg artykułów specjalnych dotyczących zarówno rozwoju techniki w przemyśle drzewnym jak i opisy niektórych zakładów skandynawskich, wreszcie dodano bogaty dział statystyki produkcji i wywozu towarów drzewnych w 1936 i 1937 roku.

Bardzo cenną dla naszych czytelników zaletą tego bogatego w treść zeszytu ujętego na 252 str. jest to, że większość artykułów jest podana również w języku angielskim. Cena zeszytu wraz z porto wynosi 3 szyl. 6 pens. Adres redakcji: Svensk Trävaru-Tidning — Stockholm, Kungsgatan 17.

INFORMATORY PORTOWE G. A. M-u.

Stale gromadzone przez Gospodarcze Archiwum Morskie publikacje informacyjne zwiększyły się ostatnio o nowe wydawnictwa w dziale t.zw. dyrektoriów portowych. Mianowicie do liczby wyliczonych w numerze 6 Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (31 III 1938 r.) dochodzą obecnie nowe wydawnictwa niektórych portów np. Kopenhaga 1938 r., — Antwerpia 1938 r., Rotterdam 1938 r., itp. — Specjalnie jednak należy zwrócić uwagę zainteresowanych na publikacje pt. „The International Mercantile Diary and Year Book 1938“ wydaną przez „Syren & Shipping Ltd“ — London następnie „The Shipping World Year Book and Port Directory of the World — 1938“ opracowany przez znane wydawnictwo „The Shipping World“ — Londyn, oraz na publikację pt. „Myhre's Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports including Denmark. Norway, Germany, also Dutch, Belgian and British Timber Ports 1937-8“ wydaną przez J. Jörgensen'a w Kopenhadze. Pierwsze z wymienionych wydawnictw zawiera informacje handlowe, dotyczące tak krajów Imperium Brytyjskiego jak i pozabrytyjskich. Dla orientacji wymienimy niektóre punkty omówione przez to wydawnictwo: informacje konsularne, banki, waluta, informacje pocztowe, handel zagraniczny, informacje handlowe, a więc wzory wymaganych w danym kraju dokumentów w handlu zagranicznym, opakowanie, próbki itd. Informacje te zebrane na 319 stronach i ujęte w przejrzysty układ są dużą pomocą dla osób pracujących w handlu, zwłaszcza w handlu zamorskim.

Drugie wydawnictwo jest encyklopedią dla sfer żeglugowych: w 3 rozdziałach: I Ogólny — str. 370, II porty brytyjskie — str. 300, III porty obce — str. 312, podane są zasadnicze wiadomości o portach, a więc położenie, wielkość portu, wyposażenie, obroty, zarząd i władze portu, opłaty portowe, pilotaż itd. — Dział ogólny zawiera podstawowe wiadomości dotyczące shippingu, jak rejestracja i klasyfikacja statków, reguły normujące pracę na morzu, dalej — dane statystyczne dotyczące tonażu poszczególnych krajów, budowy nowych statków itd.

Trzecia z wymienionych książek specjalnie uwzględnia porty drzewne na Bałtyku, Morzu Białym i Północnym, podając praktyczne informacje dotyczące załadowania i wyładowania w tych portach, opłat portowych, sztauerskich oraz wymieniając firmy w poszczególnych portach. Omówione wydawnictwa jak i cały zbiór informatorów GAM-u są do dyspozycji zainteresowanych codziennie od 9-14 oraz we wtorki, środy i piątki od 5-7 po południu w czytelni Instytutu Bałtyckiego (G.A.M.) Świętojańska 23.

PRZETARG URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO POMORSKIEGO W TORUNIU.

Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu powiadamia, że zostało ogłoszone wezwanie do składania ofert pisemnych na przetarg nieograniczony na:

1. a) budowę budynku dla urzędu celnego w Gardei powiat grudziądzki. b) budowę budynku gospodarczego i ogrodzenia, c) budowę pompy.

2. a) budowę budynku urzędu celnego w Żarnówcu p. morski. b) budowę budynku gospodarczego i ogrodzenia tamże, c) budowę pompy.

3. a) rozbudowę budynku urzędu celnego w Zamartem pow. chojnicki. b) budowę budynku gospodarczego tamże.

Oferty zgodnie z wezwaniem winny być złożone do godz. 10 dnia 14 lipca 1938 roku w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w Toruniu w pokoju nr 7.

Otwarcie złożonych ofert nastąpi dnia 14 lipca 1938 r. o 12 w wyżej podanym Urzędzie w pokoju nr 40.

Treść wezwania do składania ofert, bliższych informacyj dotyczących przetargu, oraz za zwrotem kosztów ślepe kosztorysy przetargowe można otrzymać w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w pokoju nr 46 w godzinach urzędowych od godz. 10, po przedłożeniu kwitu Kasy Skarbowej z wpłaconych tam na dochód Min. Spraw Wewn. Dz. III § 8 złotych 5. na roboty budowlane i złotych 1,50 na roboty przy budowie pomp.

Ewentualnie ślepe kosztorysy i warunki otrzymać można również w Kom. Rządu (Ref. Bud.) w Gdyni odnośnie robót w Żarnówcu i Starostwach Powiatowych w Grudziądzu i Chojnicach, odnośnie robót w Gardei i Zamartem. Zastrzega się dowolny wybór oferenta. częściowe lub całkowite unieważnienie przetargu.

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę: na dzień 15 lipca 1938 r. Przetarg nr 28/1/38: mufy, kolanka, trójniki, niple, przeciwnakrętki, korki i śrubunki — razem o łącznej wadze około 600 kg w pozycji 22, różnych wymiarów wg katalogu Firmy Ernest Erbe z kwietnia 1938 r.

Przetarg nr 28/2/38: rury stalowe ciągnione, rury gazowe czarne, rury ciągnione gazowe ocynkowane i rury buksowe, o wadze łącznej około 21000 kg, pozycji 22 różnych wymiarów i ciśnień.

Przetarg nr 28/3/38: 1) blacha cynkowa nr 10 — 1400 kg, blacha cynkowa nr 13 — 7000 kg. blacha cynkowa nr 16 — 200 kg, dostawa w dwu partiach: 2) liny stalowe druciane ocynkowane do zabez. ruchu pociągów wym. 5×19×0,4 mm. 6×19×0,4 mm, około 15000 mb. (1900 kg): 3) gwoździe żelazne różnych wymiarów około 12000 kg, 4) wkrętki mosiężne do drzewa i metali 1150 setek.

Na dzień 29 lipca 1938 r. Przetarg nr 28/4/38: druty stalowe do wyrobu sprężyn, druty stalowe ocynowane, druty żelazne twarde. druty żelazne szklarskie, drut do plombowania aparatów blokowych, druty do spawania, pałeczki (elektrody) do spawania Le chatelier, Forflex. Zelko, spoiwa i proszki do spawania o łącznej wadze około 12000 kg pozycji 35 — różnych wymiarów i różnych wytrzymałości na rozerwanie.

Przetarg 28/5/38: 1) Materiały prądu silnego pozycji około 110 pozycji.

Oferty należy składać do godziny 11 w dniach przetargów do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji. lub przez pocztę do Wydziału Zasobów w Toruniu.

Oferty przesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uznane za spóźnione. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3 proc. oferowanych materiałów. Oferty bez złożonego wadium uważać się będzie za nieważne.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. URP. nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje i wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów pokój 436 w Toruniu.

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) mioteł brzozowych;
2) materiałów malarskich typu: „mokrym na mokre";
3) terpentyny i kalafonii:
4) gwoździ różnych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 15 lipca 1938 r., 2) 19 lipca 1938 r., 3) 26 lipca 1938 r. i 4) 29 lipca 1938 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim.

PRZETARG URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski ogłasza nieograniczony przetarg na wykonanie ok. 45 mb. żelbetowego pomostu i toru pod dźwigi półportalowe w Strefie Wolnocłowej Portu Gdyńskiego.

Warunki przetargu i podkładki ofertowe można otrzymać w godz. od 10 do 12 codziennie w Wydziale Techniczno-Budowlanym, ul. Waszyngtona 13, pokój nr 12, po uprzednim wpłaceniu do kasy Urzędu Morskiego zł 3.

Otwarcie ofert odbędzie się komisyjnie dnia 11 lipca br. o godz. 12, oferty zaś winny być złożone do godz. 11,30.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

BRAK DORSZY NA POLSKIM RYNKU. SŁABE POŁOWY PRZYBRZEŻNE.

Tegoroczne połowy wiosenne naszych rybaków nie były należycie wykorzystane. Największe firmy wstrzymały się w Gdyni od zakupów, gdyż straciły na zakupach ubiegłego roku. Sytuację rybaków ratował tylko Morski Instytut Rybacki, produkując z dorszy filety. Poza tym dorsze zakupowały mniejsze firmy na terenie portu rybackiego w Gdyni i w Helu. W sezonie zimowym grozi nam brak dorszy.

Obecne wyjazdy rybaków na szukanie dorszy na Głębi Gdańskiej lub pod Bornholmem nie przynoszą wyników, gdyż nie ma tam dorszy. Na uwagę zasługuje wyjazd kutra Nadolskiego z Gdyni na wody Gotlandu w dniu 4 lipca br.

Przybrzeżne połowy ostatniego tygodnia m. czerwca dały skromne wyniki w kilogramach:

G d y n i a: dorsze — 820, flądry 3.880. węgorze — 390, certy 220;

H e l : dorsze — 300, flądry — 360, węgorze — 45;

inne miejscowości: flądry — 335, węgorze — 330, szczupaki — 70, okonie — 110;

W ł a d y s ł a w o w o : dorsze — 35, flądry — 215;

c e n a za 1 kg w zł: dorsze — 0,18, flądry — 0.30—1.00. węgorze — 1,30—2,00, szczupaki — 1,30, okonie — 1,60.

Na uwagę zasługuje bardzo nikły udział portu rybackiego w Władysławowie w przybrzeżnych połowach.

PIERWSZE MATIESY W GDYNI.

Dnia 17 czerwca br. przybył z pierwszymi matiesami ze Szkocji s/s „Martie“, mając 1.127/2 półbeczek i starych śledzi jarmuckich 1.391/1.

Dnia 20 czerwca br. s/s „Flores“ wyładował 3.039/2 matiesów.

Dnia 21 czerwca br. s/s „Cezary“ 1.450/2 matiesów i 1.800 kg świeżych ryb z własnych połowów na Morzu Północnym.

Dnia 22 czerwca br. s/s „Zeemeuv“ z Anglii 300/1 śledzi jarmuckich.

Dnia 29 czerwca br. s/s „Henrika Johanna“ z Anglii 901 śledzi jarmuckich.

Dnia 1 lipca br. s/s „Bonden“ 1.840/2 matiesów szkockich. Tegoż dnia s/s „Triton“ 624/1 jarmuckich.

Dnia 4 lipca br. s/s „Vestmanord“ 3.072/2 matiesów i 1.871/1 twardo solonych śledzi z nowych połowów.

PRÓBY MOTOROWEGO LUGRA ŚLEDZIOWEGO „KORAB I“ — Gdy 114.

W czwartek, dnia 30 czerwca br. odbyły się w Zatoce Gdańskiej końcowe próby motorowego lugra śledziowego „Korab I-Gdy 114“, zbudowanego przez Stocznię Jos. L. Meyer'a w Papenburgu — na zamówienie Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

„Korab I“, który zawinął do portu gdyńskiego w ubiegłym tygodniu został poddany próbom na terenie Stoczni w Papenburgu, a następnie w Emden. Nie wszystkie jednakowoż próby można było przeprowadzić na miejscu, a to ze względu na brak właściwego i wystarczającego ładunku, bardzo odległej mili pomiarowej itp.

Toteż statek odebrany prowizorycznie w Emden, z zastrzeżeniami w tych punktach, które mogły być sprawdzone dopiero w Gdyni, został poddany ostatecznemu egzaminowi w Gdyni i Zatoce Gdyńskiej. Egzamin ten wypadł bardzo dobrze.

Warto dla przykładu podać, że gdy kontraktowa ładowność statku miała wynosić 980 beczek szkockich, w rzeczywistości wynosi ona z górą 1.040. Takie nieoczekiwane zwiększenie ładowności statku ma zasadnicze znaczenie przy jego eksploatacji.

Próby szybkości odbyły się na mili pomiarowej koło Helu. Statek całkowicie załadowany (220 ton przy średnim zanurzeniu 3,025 m) przy silnym bocznym wietrze (dochodził do 5°) i fali (od 3—4° Beauforta) — osiągnął średnią szybkość 9,8 węzła — czyniąc tym samym zadość postanowieniom kontraktu.

Pomimo silnej bocznej fali statek wykazał dobrą stateczność.

Również z ciężkiej próby minimalnych obrotów śruby (bardzo ważnej dla statków rybackich — z uwagi na wyrzucanie sieci), statek wyszedł zwycięsko. Luger przy obrotach nie wiele większych ponad 90 na minutę (92,2) posiadał szybkość około 2.5 węzła. to znaczy zupełnie wystarczającą dla celów rybackich.

Na specjalne podkreślenie zasługują pomieszczenia dla załogi, które w porównaniu do analogicznych statków rybackich starego typu są luksusowe. Przyczynią się one niewątpliwie do większej sprawności i wydajności załogi i umilą jej ciężką pracę rybacką.

USILNA PROPAGANDA NIEMIEC ZA SPOŻYCIEM RYB.

Rybołówstwo niemieckie znalazło się ostatnio w ciężkim położeniu gospodarczym. Zarobki rybaków są minimalne i przeważnie niższe od wsparć, jakie rząd płaci bezrobotnym. Ażeby przyjść z pomocą żyjącym w nędzy rybakom, kierownictwo partii narodowo-socjalistycznej na okręg Pomorza zainicjowało urządzenie t. zw. „Fischtagu" — „Dnia Ryby". Pojawiła się odezwa, wzywająca do spożywania w tym dniu ryb zarówno morskich. jak i słodkowodnych oraz zaznaczająca, że niesienie pomocy rybakom drogą zwiększonej konsumcji ryb nie jest ofiarą. choćby z tego względu, że ryby stanowią pokarm tani, smaczny i pożywny. Odezwę podchwyciły narodowo-socjalistyczne organizacje kobiece, które ze swej strony wystąpiły z apelem do pań domu zalecając, by w każdym domu narodowo-socjalistycznym znalazła się w tym dniu ryba na stole. Zapowiedziano wykłady o przyrządzaniu ryb oraz urządzono pokazy, na których rozdawano przepisy przyrządzania ich. Dla celów propagandy oddano cały aparat partyjny, co oczywiście ułatwiło przeprowadzenie „Fischtagu". W koszarach partyjnych. obozach pracy i kuchniach ludowych wydano w tym dniu na obiad, jako główne danie — rybę. Propagandę przeprowadzono również za pośrednictwem dzieci szkolnych oraz przez radio, przez które nadano reportaż o przebiegu „Fischtagu". W oczekiwaniu dużego popytu na ryby pojawiło się w prasie ostrzeżenie pod adresem handlarzy, ażeby nie podnosili cen, o ile nie chcą znaleźć się w obozach koncentracyjnych. Dzień propagandy spożycia ryb odniósł swój cel, gdyż nie tylko na Pomorzu, ale również w całych Niemczech już w godzinach przedpołudniowych zabrakło towaru.

Wykorzystując zebrane doświadczenie partia narodowo - socjalistyczna wystąpiła z hasłem, że w każdym tygodniu przynajmniej jeden obiad winien uwzględnić dania z ryb. Ponieważ okazało się, że przy wyznaczaniu jednego dnia dla całej prowincji handel nie jest w stanie zaspokoić zapotrzebowania. opracowany został t. zw. „Fischplan", według którego w poszczególnych dniach tygodnia zalecane jest spożywanie ryb w wyznaczonej na dany dzień grupie miast i powiatów. Osiągnięto w ten sposób efekt, że zarówno rybacy, jak i handel mają zapewniony w ciągu całego tygodnia zbyt dla swych towarów. Jak słychać za przykładem Pomorza ma być opracowany „Fischplan" również dla innych prowincyj, w których rybołówstwo walczy z trudnościami, wynikającymi z niezorganizowanego rynku zbytu. Ostatnio na skutek poważnie zwiększonego zapotrzebowania na ryby. w handlu tym artykułem wprowadzono reglamentację cen. która z jednej strony ma na celu usunięcie spekulacji, z drugiej przyczynić się tym samym do jak największego spopularyzowania ryb wśród szerokich mas ludności Niemiec. (u)

REORGANIZACJA ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.

Sprawozdanie z angielskiej gospodarki śledziowej za ubiegły sezon roczny, kończący się z dniem 31 marca 1938 r. wykazuje jej ciężkie położenie, szczególnie z powodu utraty dwóch dużych rynków zbytu. tj. Niemiec i Rosji Sowieckiej. Pomimo redukcji flotylli rybackiej. jest ona jak również i jej załoga za liczna na obecne potrzeby przemysłu śledziowego, który obecnie według obliczeń Izby Przemysłu Śledziowego może dać zatrudnienie zaledwie 300 lugrom parowym. tj. mniej niż połowie obecnego stanu flotylli.

Przedłożone ostatnio w parlamencie rządowe projekty „ustaw śledziowych" przewidują reorganizację „Izby Przemysłu Śledziowego" i podwyżkę subwencji na budowę nowoczesnych lugrów motorowych. Projekty te zostały przyjęte 16 czerwca w trzecim czytaniu. należy się zatem liczyć z tym, że rząd brytyjski udzieli 250.000 funtów szterlingów subwencji na budowę nowych lugrów. Na cele propagandy konsumcji śledzi w Wielkiej Brytanii ma być przeznaczona suma 25,000 funtów. Poza tym przewidziane jest podwyższenie gwarancji rządowej dla kredytu eksportowego. W roku zeszłym np. w obrotach z Polską gwarancja ta sięgała 60.000 funtów szterlingów.

POŁOWY I EKSPORT ŚLEDZI SZKOCKICH.

Szkockie połowy śledzi od początku roku bieżącego do 31 maja wynosiły 613.782 cwts, wartości Ł. 219,515 — wobec 445.085 cwts, wartości Ł. 209.686 — w tymże okresie roku poprzedniego.

Eksport solonych śledzi jesiennych z Yarmouth i Lovestoft wynosił przy końcu maja br. 463,727 beczek, w tym do Gdańska 122.900 beczek, do Gdyni 68,323 beczek (do Szczecina 99.733 beczek, do Królewca 46.865 beczek).

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu towarów kolonialnych, panuje w dalszym ciągu spokój. Obroty są bardzo małe. Transakcje dokonywane są jedynie w sporadycznych wypadkach i to na małe partie. Na rynkach zagranicznych szczególnie w portach na kontynencie, transakcje tranzytowe w towarach kolonialnych z natychmiastowym wykonaniem dochodzą do skutku również tylko w koniecznych wypadkach, ze względu na okres letni.

Obroty w towarach kolonialnych w portach zagranicznych uważane są na ogół za zadawalniające. Niektóre towary jak kawa brazylijska i niektóre korzenie wykazują tendencję mocniejszą. Dostawy towarów kolonialnych do portów na kontynencie, zostały nieco zwiększone z uwagi na nadchodzący okres zakupów przez firmy wewnątrz krajów na nowy sezon. Ceny na ogół ustabilizowały się. Niektóre rynki wykazują tendencję stałą. W odniesieniu do rynku polskiego z uwagi na kontyngentowanie u nas towarów, eksporterzy w poszczególnych portach załadowczych podnieśli ceny na niektóre towary, co spowodowało konieczność zastosowania podwyżki cen sprzedaży ze strony importerów w portach polskich.

Importerzy polscy szczególnie w Gdyni przystąpili do czynienia zakupów na nowy sezon i pozawierali już kontrakty na dostawy niektórych towarów.

Kawa surowa.

Zbyt kawy w dalszym ciągu słaby. Importerzy kawy dążą do stabilizacji rynku przez uporządkowanie importu w ramach transakcyj wiązanych. Chaos jaki panował w handlu kawą, przyniósł znaczne straty importerom i odbił się ujemnie na naszym eksporcie. Reforma, jaką przeprowadzono na tym odcinku przez specjalną Komisję Kawową i Herbacianą, wyłonioną ze strony importerów i K.H.Z. — jest określenie ścisłej wysokości kontyngentów w transakcjach wiązanych na okres od 1 VII 1938 r. do 1 XII 1938 r. Ustalono, że w okresie tym zostanie importowane w transakcjach wiązanych kawy brazylijskiej za 1 mil. zł i kawy centralno ameryk. również za 1 mil. zł z dopłatą kompensacyjną w wysokości 44 proc. Umożliwi to normalną prace importerom i doprowadzi handel tym artykułem do rentowności.

Ceny kawy kształtują się obecnie następująco loco magazyn importera: Rio 7, zł 3,10 — 3,15 za 1 kg, Santos zł 3,70 — 4,10 za kg, Guatemala zł 4,80 — 5,40 za kg, zależnie od gatunku. —

Herbata.

Obroty w handlu herbatą średnie. Dowozy umiarkowane. Widoki zwiększenia obrotów na razie beznadziejne z uwagi na posiadanie dostatecznych zapasów przez dystrybutorów wewnątrz kraju. Dla uzdrowienia rynku herbacianego importerzy herbaty podjęli te same kroki co przy imporcie kawy mianowicie: zgodzili się na uchwałę Komisji Kawowo Herbacianej, ustalającej wysokość przywozu herbaty w transakcjach wiązanych na 2 półrocze br. W tym okresie ma być ogółem przywiezione herbaty w transakcjach wiązanych za 1 mil. zł z dopłatą kompensacyjną w wysokości 42 proc. W ten sposób ogólne dowozy herbaty nie będą przewyższać możliwości konsumcyjnych rynku.

Ceny herbaty kształtują się loco magazyn importera za 1 kg, zależnie od ilości i gatunku następująco: Cejlon zwykły zł 12,20 — 12,40, Cejlon średni zl 12,50 — 13,50, Cejlon lepszy powyżej 13,50, Sumatra zł 12 — 13. Na inne herbaty ceny bez zmiany. Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna, ceny bez większych zmian z małymi wahaniami.

Korzenie.

Na rynku holenderskim ceny za pieprz wzrosły o 1 — 2 Hfl. na 100 kg i mają dalej tendencję zwyżkową. Cena na piment zwyżkowała bardzo znacznie. Zwyżka ta wynosi 10 sh. na 50 kg. Wzrost cen za granicą spowodował lekką zwyżkę cen w kraju. Ceny kształtują sie za 1 kg loco magazyn importera następująco: pieprz czarny zł 3,10 — 3,20, pieprz biały zł 3,50 — 3,70, cynamon zł 5,80 — 6. Piment zwyżkował o 20 — 30 gr. na kg.

Owoce suszone.

Obroty w owocach suszonych nadal bardzo ograniczone. Zbyt znajdują jedynie Sułtanki, śliwki suszone oraz jądra orzechów. — Na sułtanki i śliwki ceny są utrzymane. Jądra orzechowe zwyżkowały o 50 gr na kg. Zwyżka ta nastąpiła na skutek wzrostu cen w krajach produkcji.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 22 czerwca nadszedł do Gdyni transport 2.256 kg herbaty na s/s „Chorzów".

S/s „Gdynia" przywiózł do portu gdyńskiego dnia 25 czerwca ładunek 100 skrzynek koryntek z Catakolo w Grecji.

Dnia 30 czerwca s/s „Nordland" wyładował w Gdyni 63 worki orzechów nadeszłych z Istambulu.

Nowy transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni dnia 7 lipca w ilości ca 12,000 skrzyń. Transport przywiezie s/s Bernicia".

S/s „Vingaland" ma nadejść do Gdyni dnia 14 lipca z ładunkiem owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 30 czerwca urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne razem 7 przetargów, na których wystawiły:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

w dniu 15 czerwca br.:
1.438 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.438 kl. w cenie 1,90—2,01 zł kg
400 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 400 kl. w cenie 16,50—17,00 zł klatka
6.500 kg śliwek kalif. Oregon — sprzedano: 6.500 kg w cenie 1,38 zł kg
na aukcji w dniu 23 czerwca wystawiono:
402 klatki pomidorów duńskich — sprzedano: 402 klatki w cenie 16,— zł klatka
dnia 28 czerwca wystawiono na aukcję:
418 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 18 skrzyń w cenie 31 zł skrzynia
400 skrzyń w cenie 44,50 zł skrzynia.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 czerwca przetarg, na którym wystawiły:
2.000 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 2.000 kl. w cenie 15,25—16,50 zł kl.
200 worków śliwek kalif. „Oregon" — sprzedano: 200 work, w cenie 1,35—1,37 zł kg
72 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 48 skrzyń w cenie 25 zł 360-tki 24 skrz. w cenie 34,50 zł 490-tki.
na aukcji w dniu 22 czerwca wystawiły:
400 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrzyń w cenie 45,50—46,00 zł skrzynia
w dniu 27 czerwca wystawiono:
758 worków śliwek suszonych kalif. — sprzedano: 758 w. w cenie 1,07—1,38 zł kg zależnie od sortymentu
730 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 730 skrzyń w cenie 41—42 zł skrzynia
dnia 30 czerwca br. wystawiono do przetargu następujące partie:
950 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 950 skrzyń w cenie 41,50—45,00 zł skrzynia.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH NA SKŁADACH W PORCIE GDYŃSKIM.

Zapasy owoców południowych na składach w porcie gdyńskim wynosiły na dzień 30 czerwca br.: pomarańcz 1.161 skrzyń i 150 klatek, cytryn — 2.304 skrzyń i grapfruitów — 865 skrzyń.

Tak nikłe zapasy są zjawiskiem normalnym w martwym obecnie sezonie dla owoców południowych.

IMPORT TURECKICH OWOCÓW SUSZONYCH DO POLSKI.

Według informacji z Turcji, obrót towarowy polsko-turecki przedstawiał się w ostatnich 3 latach następująco w funtach tureckich:

rok	Import z Polski do Turcji	Eksport z Turcji do Polski
1935	229.199	229.725
1936	431.758	924.836
1937	361.094	2.260.533

Z cyfr tych wynika. że w ostatnim roku wzrósł znacznie eksport do Polski podczas, gdy import spadł w stosunku do 1936 o około 70.000 funtów tur. Najpoważniejszą pozycję eksportu do Polski stanowiły owoce suszone, i to:

	1937 r.	1936 r.
rodzynki	137.833 f. t.	154.587 f. t.
figi	17.247 f. t.	44.124 f. t.
orzechy laskowe	171.649 f. t.	115.754 f. t.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WŁOCHY REGULUJĄ EKSPORT LETNICH WCZESNYCH OWOCÓW ŚWIEŻYCH.

W gazecie Ufficiale z dnia 2 czerwca br. ogłoszony został dekret ministerialny z dnia 26 maja br. o wywozie brzoskwiń, wiśni, czereśni i śliwek świeżych. Dekretem tym uregulowana została kwestia opakowania odnośnych owoców przy wywozie, waga, która musi być standartowa oraz kwestia kontroli odnośnie jakości towaru.

JUGOSŁAWIA ZAPOWIADA WZROST EKSPORTU ŚLIWEK SUSZONYCH.

Tegoroczne zbiory owoców w Jugosławii zapowiadają się bardzo obficie, a szczególnie zbiory śliwek. W związku z tym, Jugosławia już obecnie czyni starania o zwiększenie eksportu śliwek suszonych na niektóre rynki zbytu. Według dotychczasowych obliczeń. produkcja śliwek suszonych w tym roku będzie większa o 1500 — 2000 wagonów niż w roku ubiegłym.

WIDOKI ZBIORÓW ŚLIWEK W U. S. A.

Według wiadomości otrzymanych z Oregonu. niepogoda (deszcze i zimno) jaka nawiedziła dolinę Willamette wyrządziła dużo szkód drzewom śliwowym. niszcząc prawie wszystkie kwiaty. Wskutek tego, zbiory śliwek w tej dolinie będą bardzo słabe. Ogrody wyżej położone, gdzie drzewa śliwowe zaczęły kwitnąć znacznie później, dają widoki w ogóle lepszych zbiorów.

Z Portlandu donoszą, że ilość zbiorów w tym roku jest na razie trudna do określenia. Na ogół istnieje przypuszczenie, że o ile stan pogody się nie zmieni, ogólne zbiory będą znacznie mniejsze, niż w ubiegłym roku i wahać się będą od 25—35 tys. ton.